

Tämän teoksen sähköisen version on julkaissut Suomalaisen Kirjallisuuden Seura (SKS) Creative Commons -lisenssillä: CC BY-NC-ND 4.0 International. Lisenssiin voi tutustua englanniksi osoitteessa: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

Suomalaisen Kirjallisuuden Seura on saanut sähköisen julkaisuluvan teoksen oikeudenhaltijoilta. Mikäli olette oikeudenhaltija, jota SKS ei ole tavoittanut, pyydämme teitä ystävällisesti ottamaan yhteyttä [SKS:aan](#).

SCANDINAVIAN ATLAS OF HISTORIC TOWNS

NEW SERIES, No. 1

FINLAND

KOKKOLA–GAMLAKARLEBY



By EINO JUTIKKALA and MARJATTA HIETALA

FINNISH HISTORICAL SOCIETY

ODENSE UNIVERSITY PRESS

1990

SISÄLLYS

Esipuhe 4

Kokkolan perustaminen ja sen asemakaavat 6

Kaupungin kasvu 7

Kaupungin ekologia 8

Lähdeviitteet 11

Lähteet ja kirjallisuus 11

Kartat:

1 Kokkolan seutu v. 1648 29

2 Kokkolan sijainti. Kartta vuodelta 1798 30

3 Kokkola ennen vuoden 1664 tulipaloa 31

4 Kokkolan pellot ja niityt v. 1653 32

5 Palkollisia kunkin tontinomistajan palveluksessa v. 1696 33

6 Ammattiryhmät kortteleittain vuoden 1755 henkikirjan mukaan 34

7 Kokkolalaisten varallisuus v. 1800 35

8 Pormestarinvaalissa äänioikeutetut v. 1806 36

9 Ammattienharjoittajat tonteittain v. 1882 37

10 Yritykset v. 1938 vähittäiskauppoja lukuun ottamatta 38—39

11 Vähittäiskaupat v. 1938 40—41

12 Kokkolan asukkaiden ammatit tonteittain v. 1938 henkikirjojen mukaan 42—43

13 Kantakaupungin pohjoisosan rakennusten ikä v. 1971 44

Rakennuspiirustukset:

1 A. Stenforsin piirros Kokkolan posti- ja lennätinkonttoriksi 25

2 C. F. Rosqvistin piirros Kokkolan lyseotaloksi vuodelta 1888 25

3 Viktor J. Sucksdorffin piirros ruotsalaiseksi keskikouluksi vuodelta 1906 26

4 Kokkolan 1899—1900 rakennettu suomalainen lyseo . 26

Asemakaavat:

1 Claes Claessonin suunnitelma Kokkolan asemakaavaksi vuodelta 1651 27

2 Jacob Ernst Dahnin piirtämä ja v. 1799 vahvistettu Kokkolan asemakaava 27

3 Kokkolan asemakaava vuodelta 1864 27

4 J. Aminoffin 1886 piirtämä ja 1896 vahvistettu asemakaava 27

5 Kokkolan asemakaava vuodelta 1909 28

6 B. Brunilan piirtämä Kokkolan asemakaava vuodelta 1932 28

7 Kokkolan viimeisin vahvistettu osoitekartta vuodelta 1989 28

Valokuvat:

1 Näköala kirkontornista pohjoiseen 1800-luvun lopulla 6

2 Kokkolan vanhin kirkko 8

3 Isokadun eteläpää 9

4 Isokadun pohjoispää 10

5 Läntinen kirkkokatu 1890-luvulla 12

6 Kaupunkikoulu (pedagogio) vuodelta 1696 14

7 Kauppahuoneiden aittoja Suntin rannalla 15

8 Merimiesten taloja kaupungin luoteislaidalla 16

9 Näköala kirkontornista pohjoiseen 1890-luvulla 18

10 Umpikulmaisesta torin keskelle v. 1842 rakennettu C. L. Engelin piirtämä raatihuone 20

11 Nupukivillä päällystetty umpikulmainen tori 21

12 Kokkolalaisten kalastajien venevajoja ja verkonkuivaustelineitä Tankarin saarella 22

Vignette on title page: Town seal of Kokkola
(Gamlakarleby stads Dombok för år 1650, SA)

ISBN 951-8915-33-4
ISSN 0108-7827

Composed and printed by Vammalan Kirjapaino Oy 1990

INNEHÅLL

Företal 5

Grundläggningen och stadsplanerna 12

Stadens tillväxt 13

Stadens ekologi 14

Noter 17

Källor och litteratur 17

Kartor:

1 Karta över Gamlakarlebytrakten 1648 29

2 Gamlakarlebys läge. Karta fr. år 1798 30

3 Gamlakarleby före branden 1664 31

4 Gamlakarlebys åkrar och ängar 1653 32

5 Antalet tjänstehjon hos varje gårdsägare 1696 33

6 De olika yrkesgrupperna kvartersvis enligt mantalslängden 1755 34

7 Gamlakarlebyborna enligt förmögenhet år 1800 35

8 De röstberättigade i borgsmästarvalet 1806 36

9 Yrkesutövarna tomtvis år 1882 enligt mantalslängden 37

10 Företagen år 1938 med undantag av minuthandeln ... 38—39

11 Minuthandeln 1938 40—41

12 Gamlakarlebybornas yrken tomtvis enligt mantalslängden 1938 42—43

13 Byggnadernas ålder i stadskärnans norra del 1971 ... 44

Ritningar till byggnader:

1 A. Stenfors ritningar till post- och telekontor 25

2 C. F. Rosqvists ritningar till lyceum i Gamlakarleby 1888 25

3 Viktor J. Sucksdorffs ritningar till Svenska mellanskolan 26

4 Gamlakarleby finska lyceum, byggt 1899—1900 26

Stadsplaner:

1 Claes Claessons stadsplan över Gamlakarleby 1651 .. 27

2 Jacob Ernst Dahns stadsplan över Gamlakarleby, fastställd 1799 27

3 Stadsplanen över Gamlakarleby 1864 27

4 Stadsplanen över Gamlakarleby 1896 27

5 Stadsplanen över Gamlakarleby 1909 28

6 Stadsplanen över Gamlakarleby 1932 28

7 Den sista år 1989 fastställda adresskartan över Karleby 28

Bilder:

1 Vy från kyrktornet mot sydost i slutet av 1800-talet . 6

2 Äldsta kyrkan i Gamlakarleby 8

3 Södra ändan av Storgatan 9

4 Norra ändan av Storgatan 10

5 Västra kyrkogatan på 1890-talet 12

6 Stadsskolan (pedagogiet) från år 1696 14

7 Strandbodar längs Stadssundet 15

8 Sjömanshus i stadens nordvästra utkanter 16

9 Vy från kyrktornet mot nord på 1890-talet 18

10 Rådhuset mitt på det hörnslutna torget 20

11 Det nubbstensklädda hörnslutna torget 21

12 Gamlakarlebyfiskares båtskjul och ställningar på ön Tankar 22

CONTENTS

Introduction 5

The Establishment of and the Plans for Kokkola 18

Growth of Kokkola 19

The Ecology of Kokkola 21

Notes 23

Sources and Litterature 23

Maps:

1 The Kokkola region in 1648 29

2 The location of Kokkola. Map from the year 1798 .. 30

3 Kokkola before the fire in the year 1664 31

4 The fields and meadows of Kokkola in 1653 32

5 Hired help in the service of each lot owner in 1696 .. 33

6 Professional groups by block according to the 1755 poll tax lists 34

7 The wealth of the inhabitants of Kokkola in 1842—43 35

8 Those entitled to vote in the mayoral elections of 1806 36

9 Those engaged in professions by lot in 1882 37

10 Enterprises in 1938, with the exception of retail stores 38—39

11 Retail stores in 1938 40—41

12 The professions of the inhabitants of Kokkola by lot in 1938 42—43

13 The age of the buildings in the northern part of the town center in 1971 44

Building drafts:

1 A. Stenfors' 1916 draft of Kokkola's Post and Telegraph Office 25

2 C. F. Rosqvist's 1888 draft of the Kokkola Lyceum . 25

3 Viktor J. Sucksdorff's draft for the Swedish Middle School 26

4 Kokkola's Finnish Lyceum from the year 1900 26

Town plans:

1 Claes Claesson's 1651 draft of Kokkola's town plan . 27

2 Jacob Ernst Dahn's draft of Kokkola's town plan, ratified 1799 27

3 Kokkola's town plan, 1864 27

4 Kokkola's town plan, 1896 27

5 Kokkola's town plan, 1909 28

6 Kokkola's town plan, 1932 28

7 Kokkola's latest address map, 1989 28

Photographs:

1 The view southeastward from the church tower at the end of the 19th century 6

2 Kokkola's oldest church 8

3 The south end of Isokatu street 9

4 The north end of Isokatu street 10

5 Läntinen kirkkokatu in 1890's 12

6 The town school, built 1696 14

7 Trademens' stores on shore of Sunti sound 15

8 Houses owned by seamen on the northwest edge of town 16

9 The view northward from the church tower in the 1890s 18

10 The town hall, built 1842 20

11 Closed-corner square 21

12 Kokkola fishermen's boat houses and net-drying racks on Tankar Island 22

FOREWORD

This Atlas of the Finnish town Kokkola — Gamlakarleby is published within the framework of an international research project — l'Atlas Historique des Villes, the Historical Town Atlas or Atlas of Historic Towns — a collection of truly great scope. The original purpose of bringing together such historical town atlases within a standardized collection, was the creation of a typology of cities, initially for Europe. Thus the first concern in the compilation of such an atlas was the emergence of a typology of urban ground features — how the streets, buildings and community centres came to take the form that they did: in short, to make comparisons between a large number of European cities possible from the point of view of urban topography. Today there are available for scrutiny atlases of more than 200 towns in twelve European countries (in Scandinavia: Finland, Denmark, Sweden and Iceland) — a remarkable number when one considers the time it takes to prepare such an atlas for each town. While the original plan had assigned the task of creating the proposed maps to each country in a limited number, it is however obvious that a universally satisfactory typology can only emerge if it is based on the largest possible number of examples. So it is to be welcomed that our Finnish colleagues have decided to break a not fully understandable taboo and have set about examining more than just two towns. One cannot however limit academic effort in the way one can set a limit for prices in times of economic crisis. The greater the number of towns dealt with, wherever they are, so much the sooner will be the time when we can think in terms of having at least a sketchy general picture of the whole field.

More than was envisaged in the original plan, this Atlas project has proved an effective stimulus to the exploration of the local history of individual cities. Each of these atlases signifies the enrichment of local and regional history as a result of the selective, concentrated and analytical collection of essential historical data concerning a city while developing a general picture of the urban topography. Since this urban milieu is built up from many geographical factors and economic, social, legal and general »spiritual» (ie cultural etc) elements, each atlas provides a quite specific picture of the various components that make up the history of the town. Thus characteristic of Kokkola is the well-documented and systematic reallocation of property-ownership following a great fire. Moreover this volume exemplifies a basic concept of the Scandinavian town atlases as manifested in earlier publications, the especial linking of the creation of the urban milieu to the structure of the population. But in addition to being a scientific »case study», each such atlas can and should also serve educational purposes (in local geography) and play a part in the creation of good quality tourist information and publicity materials. But it would be especially pleasing if our collection of atlases really could contribute to the preservation of the historical urban milieu that has in recent years so happily returned to favour.

In the systematic arrangement of such a collection of historical town atlases the individual elements are linked in a most satisfying way to what is universal and common to all towns.

The International Commission for the History of Towns is placed with the progress of the joint research project that has

resulted in this work of mapping. It thanks both of its Finnish colleagues, its Honorary Member, Academician Eino Jutikkala and its regular member, Dr Marjatta Hietala, not only for their devoted work in connection with this project but also for their participation in the general work of the Commission in which Finland has been so actively and effectively involved.

Ljubljana 4th September 1990

Sergij Vilfan

President of the International Commission
for the History of Towns

ESIPUHE

Kansainvälisen kaupunkihistoriallisen komitean (Commission internationale pour l'histoire des villes) pitäessä symposiumiaan Helsingissä kesäkuussa 1987 Pohjoismaiden edustajat pohtivat yhteisessä neuvottelussaan Scandinavian Atlas of Historical Towns -sarjan toimitustilannetta. Kun todettiin, että Suomi jo kauan sitten oli saanut valmiiksi sen kiintiöön kuuluvat kaksi monografiaa (Porvoo, Turku) ja että muiden maiden yhteensä 12 kartastosta vasta 4 oli ilmestynyt painosta, ehdotti Marjatta Hietala, että Suomesta julkaistaisiin vielä yksi kaupunkihistoriallisen kartaston nide. Ehdotus päätettiin hyväksyä siinä muodossa, että se aloittaisi uuden sarjan. Teos oli toimitettava samojen periaatteiden mukaan kuin tähän saakka ilmestyneet kaupunkihistoriallisen kartaston osat.

Suomalaiset komitean jäsenet Marjatta Hietala ja Eino Jutikkala katsoivat, että kolmas Suomen kaupunki oli valittava niiden joukosta, jotka syntyivät suuren kaupunkienperustamiskauden aikana (1605—54) ja että sen pitäisi olla Pohjanmaalta. Koska aiemmin käsitellyistä kahdesta kaupungista Porvoo kuului niihin, joita ei koskaan reguloitu ja Turun asemakaavaa reguloitiin vain osittain ennen vuoden 1827 suurpaloa, olisi kolmannen kaupungin edustettava täydellisesti reguloitua yhteisöä. Vaasaa ei voitu hyväksyä siitä syystä, että se 1850-luvulla siirrettiin pois aiemmalta paikaltaan. Näin jäivät jäljelle Kokkola ja Oulu. Edellisen hyväksi ratkaisu tehtiin osittain siksi, että sieltä tiedettiin säilyneen regulointiasiakirjoja; ne eivät tosin osoittautuneet niin valaiseviksi kuin mitä etukäteen arveltiin.

Tekstiosan on kirjoittanut Eino Jutikkala. Arkistomateriaalia on kerännyt kokkolalainen HuK Petri Tanskanen ja kartat on piirtänyt puhtaaksi FM Pentti Papunen. Ruotsiksi ovat tekstin kääntäneet Marianne Saanila ja Mona Rautelin ja englanniksi Eugene Holman ja Steve Huxley.

Toimittajat esittävät parhaat kiitokset Suomen Akatemian Humanistiselle toimikunnalle saamastaan taloudellisesta tuesta sekä Kokkolan kaupungin viranomaisille siitä moninaisesta ja avuliaasta avusta, jota heiltä on saatu. Kokkolalainen »Vineristassbor» -yhdistys on luovuttanut toimitukselle kuvamateriaalia. Suomen Historiallinen Seura on ottamalla teoksen sar-

jaansa mahdollistanut sen julkitulon ja Seuran sihteeri Rauno Endén on nähnyt poikkeuksellisen paljon vaivaa julkaisutyössä.

Helsingissä, kesäkuussa 1990

Eino Jutikkala

Marjatta Hietala

FÖRETAL

Då den internationella stadshistoriska kommittéen (Comission internationale pour l'histoire des villes) höll symposium i Helsingfors i juni 1987 diskuterade de nordiska delegaterna gemensamt situationen för redigeringen av serien Scandinavian Atlas of Historical Towns. Då det konstaterades att Finland redan för länge sedan hade fått färdig sin andel på två monografier (Borgå, Åbo) och att av de andra ländernas tolv atlasen endast fyra utkommit i tryck, föreslog Marjatta Hietala att ytterligare ett band av den stadshistoriska atlasen skulle utges av Finland. Förslaget utformades och godkändes så att det skulle inleda en ny serie. Verket skulle redigeras enligt samma principer som de hittills utkomna delarna.

Kommiténs finländska medlemmar, Marjatta Hietala och Eino Jutikkala ansåg att den tredje finländska staden skulle väljas bland dem som uppkom under städernas stora grundläggningsperiod (1605—54) och att den borde vara belägen i Österbotten. Den tredje staden borde representera ett fullständigt regulerat samfund eftersom av de två tidigare utgivna städerna Borgå aldrig reglerades och stadsplanen i Åbo reglerades endast delvis före storbranden år 1827. Vasa kunde inte godtagas eftersom staden på 1850-talet flyttades från sin tidigare plats. Kvar blev Gamlakarleby och Uleåborg. Den förstnämnda staden valdes delvis för att det bevarats regleringsdokument därifrån. De visade sig dock inte vara så belysande som man hade trott på förhand.

Eino Jutikkala har skrivit textdelen. Arkivmaterialet har insamlats av kand. hum. Petri Tanskanen från Karleby och kartorna har rentrats av FM Pentti Papunen. Marianne Saanila och Mona Rautelin har översatt texterna till svenska och den engelska översättningen är utförd av Eugene Holman och Steve Huxley.

Redaktörerna framför sitt varmste tack till Humanistiska kommissionen i Finlands Akademi för det finansiella understödet och till myndigheterna i Karleby stad för deras mångsidiga och beredvilliga hjälp. Föreningen »Vi neristassbor» i Karleby har överlåtit bildmaterial åt redaktionen. Finska Historiska Samfundet har möjliggjort utgivningen genom att upptaga verket i sin publikationsserie och samfundets sekreterare Rauno Endén har gjort sig utomordentligt mycken möda i publiceringsarbetet.

Helsingfors, i juni 1990

Eino Jutikkala

Marjatta Hietala

INTRODUCTION

At a symposium held by the International Commission for Urban History in Helsinki during June 1987 representatives of the Nordic countries jointly considered how matters stood with regard to production of the »Scandinavian Atlas of Historical Towns» series. When it was noted that Finland had completed its quota of two monographs long before (Porvoo and Turku), and that only four of the twelve atlases expected from other countries had appeared in print, it was proposed by Marjatta Hietala that one further urban historical atlas be published in Finland. It was decided to accept this proposal for a new production, which would form the first of a new series. It would be composed on the same principles as the sections already produced.

The Finnish members of the Commission, Marjatta Hietala and Eino Jutikkala took the view that a third Finnish town should be chosen from those which came to birth in the great period of urban foundation, 1605—1654, and that it should be in the province of Ostrobothnia. Of the two towns previously dealt with Porvoo had never been regulated and the town plan of Turku only in part before the great fire of 1827; for this reason the third town should represent a fully regulated community. Vaasa could not be accepted because during the 1850s it was moved from its previous location. Thus Kokkola and Oulu remained. The former was chosen partly because documents of regulation were known to have been preserved there; it is true that they proved to be less illuminating than was expected.

The text was written by Eino Jutikkala. Record material was gathered by Petri Tanskanen B.A. of Kokkola and fair copies of maps were drawn by Pentti Papunen M.A. The Swedish translation is by Marianne Saanila and Mona Rautelin and the English by Eugene Holman and Steve Huxley.

The editors express most sincere thanks to the Humanities Committee of the Finnish Academy for financial support, and to the municipal authorities of Kokkola for the manifold and liberal help received from them. The Kokkola society known as »Vi neristassbor» has supplied the editors with picture material. By including the work in its series the Finnish Historical Society has made possible its publication and the Society's Secretary Rauno Endén has gone to exceptional trouble in this matter.

Helsinki, June 1990.

Eino Jutikkala

Marjatta Hietala



Kuva 1. Näköala kirkontornista kaakkoon 1800-luvun lopulla.

Bild 1. Utsikt från kyrktornet mot sydost i slutet av 1800-talet.

Photo 1. The view southeastward from the church tower at the end of the 19th century.

KOKKOLA

Kokkolan perustaminen ja sen asemakaavat

Mauno Eerikinpojan maanlaki (n. 1350) määräsi Pohjanmaan talonpojat käymään kauppaa Tukholmassa. Muidenkin Ruotsi-Suomen kaupunkien porvareilla oli kuitenkin oikeus itse purjehtia Pohjanmaan »laillisiin» satamiin ostamaan ja myymään tavaroita. Vaihdamatalous kehittyi maakunnassa aikaisemmin kuin Etelä-Suomessa, koska suuressa osassa Pohjanmaata viljasato ei riittänyt omaan kulutukseen vaan tarvittiin ostoviljaa. Myyntitavaroita olivat kuivattu tai suolattu kala, turkikset, nahat, hylkeenrasva ja voi sekä myöhemmin yhä enemmän terva.

Satamapaikkoja oli Pohjanmaalla keskiajalla vain neljä, Kustaa Vaasan ajasta lähtien lisäksi Pietarsaari. Vuosisadan lopulla mainittu Lappö saattaa olla sijainnut nykyisen Kokkolan tienoilla. Seudulta lähti talonpoikaispurjehtijoita Tukholmaan (esim. 1556/62 keskimäärin 7.7 alusta vuodessa, 1580 5 laivuria, 1596 6 alusta), mutta eräiden muiden pohjalaispitäjien aktiivinen kaupankäynti oli melkoisesti vilkkaampaa. Vuonna 1600 Kaarle herttua määräsi maakauppiaat joko lopettamaan kaupankäynnin tai asettumaan asumaan markkinapaikoille, mutta kumpikaan vaihtoehto ei toteutunut. Voidakseen pitää kaupan holhouksessaan kruunun oli pakko perustaa Pohjanmaalle kaupunkeja, joille ei kuitenkaan myönnetty tapulioikeuksia. Kun myös seudun asukkaat osoittivat aloitteellisuutta, Kokkola sai kaupunkiprivilegionsa v. 1620.¹

Kaupunkia ei voitu sijoittaa pitäjänkirkon liepeille, vaikka tämän sijainnin aikoinaan olivat määränneet merelliset kulkuyhteydet. Maankohoaminen oli näet jo siirtänyt sataman ulomaksi. Kaupunki sai alueekseen Kuivakannan ja Ristirannan kylät. Vaakunaan piirretty, kumollaan oleva tervatynnyri osoittaa, että tärkeimmäksi vientitavaraksi nähtiin terva, ja tämä tulevaisuuden näky oli toteutuva.² Asemakaavaa ei laadittu, hallitus tyytyi vain määräämään, että niiden, jotka asettuivat kaupunkiin porvareiksi, »oli rakennettava kunnollisesti, niin että kadut, torit ja muut kaupunkiin kuuluvat asiat järjestetään taitavasti».³ Kuten kartta 3 osoittaa, asemakaavaksi tuli muodostumaan epäsäännöllinen ruudukko. Kartalle 5 merkityt 1600-luvun korkeuskäyrät osoittavat, että maasto oli alavaa vesijättöä ja että suurin osa tonttialueesta oli 3 metrin korkeuskäyrän alapuolella. Kaupungin laajenemisen länteen esti vieläkin matalampi maasto.

Kokkola on sijainnut kielirajalla, historiallisista lähteistä tunnettuna aikana sen ruotsalaisella puolella, mutta paikannimistö viittaa siihen, että seudun vanhin asutus oli suomalaista. On jo mainittu Kuivakannan ja Ristirannan kylät, joista edellisen nimi varmasti ja jälkimmäisen mahdollisesti on suomenkielistä alkuperää.⁴ Kaupungin nimi tulee petolinnun muiston säilyttäneestä Kokkolahdesta, joka on lyhentynyt Kokkolaksi. Se

lienee tarkoittanut sitä umpeen maatunutta meren poukamaa, josta nykyisin on jäljellä vain Kaupunginsalmi eli Sunti (ruotsinkiel. sanasta sund). Ympäröivän pitäjän nimi Karleby sen sijaan on ruotsalaista alkuperää. Sen otaksuttiin aiemmin olevan todistuksena karjalaisesta vaikutuksesta (»karelsk by»), mutta uudemman käsityksen mukaan se on eräs monista karlsanasta johdetuista paikannimistä. Karl tarkoitti nimenomaan talonpoikaissotilaita, joilla Ruotsin valtaapiirin laajentuessa asutettiin sen laitamia.⁵ Samalla päätöksellä kuin Kokkola perustettiin etelämmäksi toinen Karleby-niminen kaupunki, ja nämä erotettiin toisistaan nimittämällä edellistä Vanhaksi ja jälkimmäistä Uudeksi. Gamlakarlebyn suomalaisena vastineena säilyi kuitenkin Kokkola. Maalaispitäjä pysyi pelkkänä Karlebynä, ja tämän nimen suomenkieliseksi vastineeksi tuli ensin Kokkolan maalaiskunta ja 1920-luvulla Kaarlela. Kun kunta kokonaisuudessaan v. 1977 liitettiin kaupunkiin, viimeksi mainitun ruotsinkielisestä nimestä jätettiin pois etuliite Gamla.

Kokkolan henkikirjoihin merkityn väestön määrä nousi 1600-luvulla yli neljänsadan. Koska lapset ja vanhukset sekä vaihteleva määrä köyhää väkeä jätettiin luetteloida ja henkikirjoitetun väestön osuus koko väestöstä siten lienee ollut vain kolmannes, Kokkolan väkiluku ylitti tuolloin ilmeisesti jo tuhannen hengen rajan.⁶

Hallitus asetti tavoitteeksi säännölliset ruutuasemakaavat, ns. regulariteetin, ja maanmittari Claes Claesson piirsi Kokkolalle noin vuonna 1650 kaksi asemakaavaa, joista ensimmäinen käsitti jonkin verran suuremman ja toinen paljon suuremman alueen kuin mikä tuolloin oli rakennettu. Asemakaava-arkkitehtuurin tutkija *Eimer* on väittänyt, että näistä edellinen myös toteutettiin. Vuonna 1664 piirretty silloin palaneen kaupungin kartta osoittaa kuitenkin, että näin ei käynyt. Ilman tätä säilynyttä karttaakin herättäisi epäilyksiä, miksi vuosina 1654–55 rakennettu kaupunginkirkko olisi sijoitettu vinoon Claessonin asemakaavassa linjattuun katuverkkoon nähden.⁷ Vasta sen jälkeen kun kaupunki oli palanut, se sai säännöllisen asemakaavan ja regulointi todellakin pantiin toimeen (kartta 3). Kiintoisa yksityiskohta Johan Persson Gäddan piirtämässä asemakaavassa on umpikulmainen tori, joka kuitenkin ei ole täydellinen, koska sille on varattu kaistale vain kahdesta korttelista eikä neljästä.⁸

Koko Euroopassa ei liene kovin monta kaupungin regulointiprosessia, jonka kulkua voidaan asiakirjoista seurata näin varhaiselta ajalta.

Tonttien arvoa laskettaessa ei tarvinnut kiinnittää huomiota niille pystytettyihin rakennuksiin, sillä kaupungin kaikki talot olivat palaneet. Kunkin porvarin menettämän ja saaman tontin arvoa laskettaessa otettiin huomioon pinta-ala, sijainti ja maaperä sekä kivikellarit ja kaivot. Uuden asemakaavan mukaisen tontin lisäksi porvarin oli lunastettava se alue, joka jäi tonttiin rajoittuvaksi uudeksi kaduksi, sikäli kuin viimeksi mainittu maastonkohta oli ollut toisen porvarin tonttina. Erään tontin omistaja sai koko kaupungilta korvausta siitä, että osa hänen maastaan jäi uuden torin alle. Tyytymättömyyttä esiintyi, koska naapurien epäiltiin vaihdoissa ja tilityksissä hyötyvän. Porvari Lauri Mikonpoika sanoi, ettei hänellä ollut mitään sitä vastaan, jos katu vedetään hänen tonttinsa läpi, mutta »jos joku toinen ottaa hänen tonttinsa, silloin hän ——— haluaa tietää, millä perusteella hän menettää tonttinsa».⁹

Kun tontit laajenivat ja kadut levenivät, syntyi varsinkin keskustassa tungosta. Ongelma ratkaistiin Kokkolassa niin, että enimpien porvarien tontit siirtyivät kappaleen matkaa kaupungin laitaa kohden (ns. työntömenetelmä). Säilyneet asiakirjat

eivät kuitenkaan tee mahdolliseksi piirtää karttaa reguloinnin yhteydessä tapahtuneista tontinsiirroista.¹⁰

Mistään muusta kaupungista Suomessa ei ole säilynyt niin runsaasti tietoja reguloinnin yhteydessä suoritetuista korvauksista kuin Kokkolasta. Syynä erityiseen tarkkuuteen on saattanut olla se, että kaupunki ei ollut kruunun hallinnassa silloin kun se paloi, vaan kuului vuosina 1651–75 feodaaliseen suurläänitykseen, Kokkolan vapaaherrakuntaan.¹¹

Hitaasti kasvavalle kaupungille vuoden 1665 asemakaavan tontit riittivät pitkiksi ajoiksi. Vasta 1760-luvulla aluetta laajennettiin kolmella tonttialueen pohjoispuolelle kaavoitetulla korttelilla. Suuren Pohjan sodan aikana kaupunkia ei poltettu, mutta kun melkoinen osa sen väestöstä oli venäläismiehityksen aikana paossa Ruotsissa, rakennukset rappeutuivat ja 161 talosta vain 23 oli eheänä asukkaiden palattua. Pikkuviikan aikana v. 1742 paloi 25 taloa, rauhan vallitessa v. 1805 36 taloa ja v. 1860 neljä keskikaupungin korttelia. Tällä välin tontteja oli ruvettu pirstomaan rajoiltaan epäsäännöllisiin osiin. Vuoden 1805 palon jälkeen ryhdyttiin korttelien sisäisiin järjestelyihin, jotta halottujen tonttien rajat saataisiin suoriksi. Toria päätettiin laajentaa, mutta myöhemmät kartat osoittavat, että päätöstä ei pantu toimeen.¹² Uutuuksia olivat 1700-luvun lopulla pienet, aidatut ryytimaat ja puutarhat Suntain rantaa seuraavan kadun ja rantamakasiinien välissä, sekä 1800-luvun alussa muutamat kivitalot.¹³ Umpikulmaisen torin keskelle rakennettiin v. 1842 tiilestä raatihuone.

Kaupungin kasvu

Kokkolan väkiluku oli vanhimman, vuoden 1749 väestötilaston mukaan n. 900 henkeä. Vuoteen 1805 se kasvoi 1 700:aan ja vuoteen 1850 2 400:aan.¹⁴ Muihin Suomen kaupunkeihin verrattuna Kokkolan kasvu oli Ruotsin ajan lopulla hitaampaa ja autonomian ajan alussa melkoisesti hitaampaa. Näin oli laita siitä huolimatta, että kyseistä vuosisataa voidaan pitää Kokkolan ulkomaankaupan ja merenkulun kukoistuskautena. Vuonna 1765 kaupunki sai tapulioikeudet, ja laajan takamaansa vuoksi siitä tuli Suomen toiseksi merkittävin tervanvientisatama. Tämän tavaran vienti ylitti ensi kerran 10 000 tynnyrin rajan v. 1780, ja 1800-luvun alkupuolella Kokkolasta vietiin tervaa enimmillään yli 20 000, joskus yli 30 000 tynnyriä vuodessa. Tervan kuljetus vaati huomattavan lastitilan. Porvarit rakennuttivat omaan käyttöönsä laivoja talonpoikien veistämisillä maaseudulla, mutta niitä rakennettiin myös itse kaupungissa, ja Kokkolan kauppalaivaston lästimäärä kohosi — tosin vain lyhyeksi aikaa — suurimmaksi maassa. Kun v. 1800 tehdyn valtiopäiväpäättöksen nojalla kannettiin Ruotsin valtakunnassa kertaikkista omaisuusveroa, osoittautui, että kokkolalainen porvari Anders Roos oli Suomen rikkain mies. Hän jätti varallisuudessa jälkeensä kaikki eteläisten maakuntien aateliset tilanomistajat. Keskimääräinen varallisuustaso oli Kokkolassa toiseksi korkein Suomen kaupungeista.¹⁵

Mutta kun tervanpoltto menetti merkityksensä 1800-luvun loppupuolella ja kun puiset purjelaivat syrjäytyivät rautaisten höyrylaivojen tieltä, Kokkola joutui stagnaation kauteen. Sen väkiluku oli v. 1900 sama kuin puoli vuosisataa aikaisemmin. Sitä ei pelastanut taantumalta edes se, että rakennettaessa 1880-luvulla rautatietä Etelä-Suomesta Pohjanmaalle Kokkolasta tuli radan päätepestettä Oulua lukuun ottamatta ainoa kaupunki, jonka kautta emärata kulki. Muut Pohjanmaan kaupun-



Kuva 2. Kokkolan vanhin kirkko, joka rakennettiin 1650-luvulla ja muutettiin ristikirkoksi 1690-luvulla. Kirkko purettiin v. 1873. Viime vuosisadalta olevan maalauksen mukaan.

Bild 2. Äldsta kyrkan i Gamlakarleby är från 1650-talet. Ombyggd på 1690-talet till en korskyrka, som revs 1873. Målning från förra seklet.

Photo 2. Kokkola's oldest church as depicted in a nineteenth century painting. The church was built in the 1650s and transformed into a cruciform church in the 1690s. It was demolished in 1873.

git jäivät joko haararadan varaan tai toistaiseksi ilman rautatietä. Sen sijaan Kokkolalle satamakaupunkina oli ilmeistä hyötyä poikkiradasta, joka v. 1926 valmistui hiukan sen pohjoispuolelta Itä-Suomeen. Sataman ja teollistumisen myötä väkiluku kasvoi vuoteen 1976 lähes kymmenkertaiseksi eli 22 000:een. Tällä välin Suntin itäpuolelle muodostunut Hakalahden esikaupunki oli liitetty Kokkolaan vuoden 1931 alusta, ja v. 1977 väkilukua nosti Kaarlelan kunnan liittäminen kokonaisuudessaan Kokkolaan.¹⁶ Nykyisin väkiluku on n. 34 000 asukasta, joista 22 % on ruotsinkielisiä. Vilkas muuttoliike pääasiassa suomenkieliseltä kaupalliselta takamaalta on muuttanut kielisuhteita.

Sataman jatkuva madaltuminen alkoi haitata merenkulkua suuren Pohjan sodan jälkeen, eivätkä laivat enää päässeet Suntiin tavaramakasiinien luo, vaan ankkuroivat redille Kaustarilahdelle, joten tavarat oli kuljetettava veneillä rannalta laivoihin tai päinvastoin. Kokkolan kaupungin perustamiskirjassa saamaan laajaan lahjoitusmaa-alueeseen kuului kuitenkin siitä runsaan puolen peninkulman päässä sijaitseva Ykspihlaja, missä oli syvä merenranta. Jo 1820-luvulla muutamat porvarit siirsivät ahtauksen sinne ja pystyttivät paikalle ranta-aittoja ja kaupunki kunnosti Ykspihlajaan johtavan maantien. Laituria alettiin kuitenkin rakentaa vasta noin vuonna 1870, ja Ykspihlajasta tuli pääsatama vasta sitten kun sinne vedettiin haararata. Näin tapahtui samana vuonna 1885, jolloin Kokkola sai rautatieyhteyden muuhun Suomeen.¹⁷ Ykspihlajaan syntyi teollisuutta, ja sataman sekä tehtaiden mukana myös asutusta. Henkikirjojen mukaan siellä asui v. 1900 114, v. 1910 398, v. 1920 522 ja v. 1930 1 397 henkeä.¹⁸ Merenkulkua haittaavasta maan kohoamisesta oli toisaalta hyötyäkin, kun maapohja vanhalla tonttialueella nousi korkeammalle merenpinnasta kuin mitä se kaupunkia perustettaessa oli ollut. Näin asemakaava-alueen laajenemiseenkin avautui mahdollisuuksia.

Kantakaupungille vahvistettiin uusi asemakaava v. 1886. Historialliseen keskukseen ei koskettu, mutta etelään vanhan asemakaava-alueen ja rautatien väliin lisättiin rivi kortteleita,

samoin muutamia länsipuolelle. Vuonna 1932 piirrettiin asemakaava laajoille alueille kantakaupungin länsi- ja varsinkin itäpuolella, missä se melkoisessa määrin noudatti sinne jo syntyneitä asutusta. Hakalahden osalta tämä asemakaava vahvistettiin v. 1935.¹⁹

Kokkolan elinkeinorakenteen kehitys uusimpana aikana

	1930		1950		1970	
	N	%	N	%	N	%
Maatalous	66	1,3	320	2,4	221	1,1
Teollisuus	801	15,7	3 800	28,7	6 936	33,3
Rakennustoiminta	80	1,6	1 296	9,8	1 886	9,1
Kauppa	720	14,1	2 338	17,6	3 228	15,5
Liikenne	577	11,3	2 094	15,8	1 808	8,7
Palvelut	621	12,2	2 234	16,9	3 565	17,1
Sekatyöväkeä	1 394	27,3	—	—	—	—
Tuntematon	145	2,8	345	2,6	259	1,2
Itsenäiset ammatittomat	694	13,6	817	6,2	2 895	13,9
Yhteensä	5 098		13 244		20 798	

Luvut tarkoittavat koko väestöä, ei ainoastaan ammatissatoimivia. Ravitsemus- ja majoitustoiminta sisältyy kauppaan.

Vuoden 1930 luvut perustuvat papiston ns. kymmenvuotistauluihin ja ovat epäluotettavia, koska kirkkoherralla ei ollut tarkkoja tietoja seurakuntalaistensa ammateista. Vuosien 1950 ja 1970 tiedot perustuvat väestönlaskentoihin. Näin ollen ensimmäisen sarakkeen luvut eivät ole täysin verrannollisia kolmannen ja viidennen sarakkeen lukuihin. Sekatyöväen suuri joukko v. 1930 koostuu rakennustyömiehistä, sataman ahtajista ja jossakin määrin myös tehdastyöläisistä. Teollisuustyöväen osuus kasvoi kaiken aikaa, muttei 1930—50 niin jyrkästi kuin taulun perusteella voisi luulla. Samoin liikenne-ryhmän osuuden nousu 1930—50 ei vastaa todellisuutta; luultavasti vuosina 1950—70 ilmennyt putoaminen, joka ei ollut vain suhteellinen vaan myös absoluuttinen, alkoi suhdeluvuin mitattuna jo aikaisemmin. Joka tapauksessa taulun antaman kuvan hallitsevana piirteenä on entisen kauppa- ja satamakaupungin muuttuminen teollisuus- ja palvelukaupungiksi. Jos itsenäisiä ammatittomia, jotka etupäässä koostuivat eri elinkeinoryhmiin aiemmin kuuluneista eläkeläisistä, ei oteta huomioon, teollisuus yhdessä rakennustoiminnan kanssa elätti v. 1970 puolet Kokkolan väestöstä.²⁰

Kaupungin ekologia

Kartat 5—12 kuvaavat Kokkolan väestöryhmien ja ammatillisten toimintojen sijoittumista eri aikoina.

Jo pienessä 1600-luvun kaupungissa, jossa täysin rakennettujen korttelien määrä jäi alle kahdenkymmenen (kartta 5), on havaittavissa ylimmän kerroksen — vähintään kolmen palkollisen työnantajain — keskittyminen kaavoitetun alueen kaakkoisosaan. Siihen eivät johtaneet tonttien laajuuden sanelemat käytännölliset näkökohdat, sillä suurempia ja pienempiä tontteja oli sekaisin ympäri kaupunkia ja eräillä kaikkein pienimpien tonttien omistajista oli peräti kuusi palkollista. Sosiaali-ekologiaa ei ollut etukäteen saneltu asemakaavassa muuta kuin sikäli, että tori raatihuoneineen veti puoleensa ylintä kerrosta.



Kuva 3. Katuja ympäröivät parhaasta päästä yksikerroksiset puutalot, mutta kauppakeskuksessa oli muutamia kaksikerroksisia kivitaloja. Isokadun eteläpäätä. Vasemmalla näkyvän kaksikerroksisen talon rakennutti kauppias Anders Roos, joka v. 1800 oli koko Suomen rikkain mies. Valokuvattu 1890.

Bild 3. De flesta husen vid gatorna var envåningsstråhus, men i den gamla stadskärnan låg också några tvåvåningshus i sten. Södra ändan av Storgatan, där tvåvåningshuset till vänster byggdes av köpman Anders Roos, som år 1800 var den rikaste mannen i Finland. foto 1890.

Photo 3. The streets were mostly lined with single story wooden houses, but the old commercial center had several two story stone buildings. From the south end of Isokatu street. The merchant Anders Roos, who was the richest man in Finland in 1800, had the two story building visible on the left built. Photographed in 1890.

Kun eri ammattiryhmiin kuuluneet kokkolalaiset ensi kerran v. 1755 voidaan kartoittaa (kartta 6), ilmenee, että 36 kauppiasta 29 asui torin ja kirkon välissä sekä kaakkoiskulman kortteleissa, kun taas enimmissä pohjois- ja länsilaidan kortteleissa kauppiaita ei ollut ainoatakaan. Käsityöläiset puuttuvat keskuksesta miltei tyystin. Kolmas merkittävä ammattiryhmä, laivurit ja merimiehet, oli sijoittunut tasaisesti yli kaupungin.

Puolta vuosisataa myöhemmin kauppiaita oli — varallisuuden jakautumista kuvaamaan piirretyn kartta 7:n mukaan — edelleen 36. Näistä 27 asui samalla kaakkoisella alueella, joka aiemminkin oli kauppakeskuksena, ja tähän joukkoon kuuluivat miltei kaikki varakkaat kauppiaat. Muista 9 kauppiasta 3 asui kauppakeskusta rajoittavien katujen varsilla, vaikkakin mainittujen kortteleiden ulkopuolella. Käsityöläiset karttoivat yhä keskustaa, ja merimiehet olivat aiempaa selvemmin sijoittuneet pohjoisiin kortteleihin. Sama kuva välittyy pormestarin-

vaaleissa v. 1806 äänestäneitä kuvaavasta kartasta 8 (35 kauppiasta 28 kauppakeskuksessa). Koska merenkulun harjoittajista vain laivureilla oli ääniä, ei kaupungin pohjoisosan neljän korttelin ainoallakaan asukkaalla ollut osuutta kunnalliseen valankäyttöön.

Vuosi 1882 on valittu seuraavaksi läpileikkauskohdaksi siksi, että on haluttu kartoittaa Kokkolan asutus juuri ennen rautatien rakentamista (kartta 9). Varhaisemmassa kaupunkiyhteisössä elinkeinonharjoituksen yksikkönä oli ruokakunta, jonka kaikki jäsenet harjoittivat samaa ammattia. Uudenaikainen kaupunkiyhteisö on yksilöitynyt, joten saman perheen jäsenillä on tavallisesti erilaisia ammatteja. Kartta on sen vuoksi laadittu yksilöittäin kuitenkin sellaisin poikkeuksin, että jos usea saman perheen jäsen osallistui saman ammatin harjoittamiseen (esim. perheenpään johtamassa kaupassa), kartalle on piirretty vain yksi kuvio, ja että kotiapulaisia ei ole otettu huomioon.²¹ Kart-



Kuva 4. Isokadun pohjoispäätä, rakennukset 1700-luvun lopulta tai 1800-luvun alkupuolelta. Valokuvattu 1963.

Bild 4. Storgatans norra ända med byggnader från slutet av 1700-talet eller början av 1800-talet. Foto 1963.

Photo 4. The north end of Isokatu street: buildings from the end of the eighteenth or beginning of the nineteenth centuries. Photographed in 1963.

ta kuvaa näin ollen myös asumistiheyttä. Kaakkoisosan tonteilla on vain harvoja kuvioita ja nämä tarkoittavat kauppiaita, virkamiehiä ja toimihenkilöitä sekä kyseisten ryhmien leskiä. Kauppiaita oli vain 17, joista 14 asui vanhassa kauppakeskuksessa; luvun alhaisuus johtuu ilmeisesti siitä, että kauppaa harjoitti yhä useammin leski tai perikunta eikä tällaisia tapauksia voi erottaa muuta elinkeinoa, kuten käsityötä tai liikennettä harjoittaneista leskistä tai perikunnista. Koska kauppiasta merkitsevä kuvio edelleen oli syrjäosissa harvinainen, ei ole luultavaa, että siellä asuviin leskiin tai perikuntiinkaan kätkeytyisi kauppiaita. Merimiehet olivat vahvasti keskittyneet asumaan pohjoisiin kortteleihin; vuoden 1766 asemakaavassa lisätyssä kolmessa korttelissa ja niiden liepeillä kaavoittamattomalla maalalla asui peräti 54 merimiesperhettä.

Seuraavaan läpileikkauskohtaan, vuoteen 1938 tultaessa (kartat 10–12) asutus oli levinnyt vähäiseen osaan v. 1932 asemakaavansa saanutta aluetta, ja sitä oli jo kauan ollut kaupunkiin v. 1931 liitetystä Hakalahden esikaupungissa. Ammatin harjoittaminen ja asuminen olivat irrottautuneet toisistaan ja yhä varauksettomammin elinkeinon harjoittaja oli yksityinen hen-

kilö eikä perhe. Vähittäiskauppiat olivat sijoittautuneet alueelle, missä ulkomaankauppaa ja merenkulkua harjoittaneet suurporvarit muinoin olivat pitäneet majaa. Tähän perinteen lisäksi veti läheinen rautatieasema. Samoista kortteleista tapaamme myös hotellit, ravintolat ja kahvilat. Vähittäiskauppoja oli erittäin harvassa vanhan asemakaavan tiheään asutuissa pohjoisissa kortteleissa ja Hakalahdessa.

Lukemattomien merkkien täyttämistä, asutusta kuvaavasta kartasta 12 on työläs löytää hallitsevia piirteitä. Ainoalta erolta eri kaupunginosien välillä näyttää ensi silmäyksellä maapinta-alaa kohti lasketun asukasmäärän vaihtelu. Se ei kuitenkaan välttämättä merkitse erilaista asumistiheyttä huonetta tai talojen neliömetriä kohti eri kaupunginosissa, sillä toisaalta melkoinen osa keskuksen huoneista oli liikkeitä tai konttoreita, toisaalta keskuksessa oli joitakin kerrostaloja ja laidoilla vain yksikerroksisia puutaloja. Vanha kauppakeskus oli säilyttänyt keskiluokkaisen leiman, kun taas työväki dominoi Hakalahdessa — samoin kuin Ykspihlajassa, jonka asutusta ei ole voitu karttoittaa.

Kantakaupungin asutus on 1600-luvulta, mutta sen puiset

rakennukset ovat aikojen kuluessa palaneet tai mädäntyneet. Nykyisestä (vuoden 1971) rakennuskannasta suoritettu inventointi osoittaa, että vain aniharvat rakennukset ovat Ruotsin vallan ajalta (kartta 13). Pohjoisten kortteleiden taloista olennainen osa on pystytetty 1806—69, mutta niistäkin moni on myöhemmin vuorattu ja ulkonäöltään muuttunut. Liikekeskukseksi muodostuneessa kantakaupungin eteläosassa, jota kartta ei kata, uudelleen rakentaminen on hävittänyt paljon suuremman osan 1800-luvun rakennuskannasta.

Lähdeviitteet

¹ Magnus Erikssons stadslag, Köpmålabalken XXXIV §3. — A. Luukko, Etelä-Pohjanmaan historia II (1950), s. 337—342, 347—351. — Idem, Etelä-Pohjanmaan historia III (1945), s. 218—221. — I. Calenius, Den österbottniska sjöfarten och handel under 1500-talet och början av 1600-talet (1936). — N. Friberg — I. Friberg, Stockholm i bottniska farvatten (1983), s. 124—138.

² A. Mickwitz—S. Möller, Kokkolan kaupungin historia I (1951), s. 14—18.

³ Privilegier, resolutioner och förordningar för Sveriges städer V, toim. F. Selman (1964), s. 469.

⁴ Professori Lars Huldénin kirjallisen ilmoituksen mukaan.

⁵ Mickwitz—Möller, m.t., s. 1—5. — L. Hellberg, De finländska karlabyarna och deras svenska bakgrund (1984), erityisesti s. 103, 105.

⁶ Mickwitz—Möller, m.t., s. 23.

⁷ G. Eimer, Die Stadtplanung im schwedischen Ostseereich (1961), s. 308—311.

⁸ Eimer ei lainkaan tunne paloa, ja Kokkolan kaupungin em. historiateoksessa mainitaan regulointi vain kuvatekstissä.

⁹ E. Jutikkala, Tomtbesittningen och kampen om regulariteten i Sverige-Finlands städer (1963), s. 50, 60—61. — Kokkolan tonttiluetteloita. Vaasan maakunta-arkisto.

¹⁰ Ensi silmäyksellä näyttää regulointiasiakirjojen joukossa oleva päiväämätön tontinomistajien luettelo sopivan lähteeksi, koska siinä on jokaisen kohdalla kaksi numeroa, »vanha luku» (gambl. tahl) ja »uusi luku» (nye tahl). Lähempi tarkastelu osoittaa kuitenkin, että ne eivät tarkoita reguloidun asemakaavan tontteja. »Vanhoja» numeroita on 147 ja lisäksi kirjaimin merkityt tontit A-E, juuri samat määrät, jotka esiintyvät reguloidussa asemakaavassa, ja ne esitetään selaisessa järjestyksessä joka sopii uuteen muttei vanhaan asemakaavaan. »Uusia» numeroita on peräti 199. Vanhat numerot tarkoittavat siten reguloinnissa syntyneitä tontteja, uudet osittain pirstoutuneita tontteja, jotka on numeroitu uudestaan. Samalla kaupungin länsilaidalla olevat, reguloinnissa tyhjiksi jätetyt korttelit ovat saaneet tonttinnumerot. Luettelo ei siis ole vuodelta 1665 vaan vuosisadan lopulta. Kombinoimalla sen tietoja henkikirjoihin, joista täydellisimmät laadittiin 1690-luvun puolimaissa, voidaan joka tapauksessa saada jonkinlainen kuva sosiaaliekologiasta, sikäli kuin kriteerinä pidetään ruokakuntiin kuuluvan palkkatyövoiman määrää. Ruokakunnista tulevat mukaan vain talonomitajat, mutta tuon ajan suomalaisissa pikukaupungeissa käytännöllisesti katsoen kaikki ruokakunnat omistivat asumansa talon. Palkkatyöväki koostui osittain henkilökohtaisista palvelijoista, osittain ruokakunnan päämiestä tämän ammatissa — kaupassa tai käsityössä — avustavista miehistä tai naisista.

¹¹ M. Jokipii, Suomen kreivi- ja vapaaherrakunnat I (1956), s. 47.

¹² S. Möller, Kokkolan kaupungin historia III (1970), s. 54—59. — G. Nikander, Kokkolan kaupungin historia II (1945), s. 6, 109—110, 121, 131, 146—147.

¹³ Möller, m.t., s. 24, 35, 130.

¹⁴ O. Turpeinen, De finländska städernas folkmängd 1727—1810 (1977). — Vuoden 1850 luvut Suomen virallisesta tilastosta.

¹⁵ Nikander, m.t., s. 222. — Möller, m.t., s. 214—218, taulut II: 1—5. — E. Jutikkala, The Distribution of Wealth in Finland in 1800 (1953), s. 94, 97, 102. — A.J. Alanen, Der Aussenhandel und die Schifffahrt Finnlands im 18. Jahrhundert (1957), Beilage 5.

¹⁶ A. Wiirilina—M. Järvi, Kokkolan kaupunginvaltuusto 1879—1979 (1979), s. 137, 139.

¹⁷ Nikander, m.t., s. 162—163. — Möller, m.t., s. 137, 142, 146—149.

¹⁸ VA 219, 288, 392, 545.

¹⁹ Wiirilina—Järvi, m.t., s. 140—141.

²⁰ Tilastollisia tiedonantoja 83 (1979).

²¹ Alle 18-vuotiaita ei ole merkitty karttaan siinäkään tapauksessa, että heillä oli oma ammatti.

(VA = Valtionarkisto)

Lähteet ja kirjallisuus

PAINAMATTOMAT LÄHTEET

VALTIONARKISTO

Kokkolan asemakaavat ja kartat.

Henkikirjat.

Rakennuspiirustukset.

RUOTSIN VALTAKUNNANARKISTO

Vaasan läänin maaherran kirjeet Kuninkaalliselle Majesteetille.

MAANMITTAUSHALLITUKSEN ARKISTO

Kokkolan asemakaava v. 1665.

KOKKOLAN KAUPUNGIN MITTAUSOSASTON KARTTA-ARKISTO

Kokkolan asemakaavoja.

Kokkolan osoitekartta v. 1989.

VAASAN MAAKUNTA-ARKISTO

Kokkolan tonttiluetteloita, 1690-luku.

PAINETUT LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

ALANEN, A.J. Der Aussenhandel und die Schifffahrt Finnlands im 18. Jahrhundert, Annales Academiae Scientiarum Fennicae B 103, 1957.

CALONIUS, I. Den österbottniska sjöfarten och handeln under 1500-talet och början av 1600-talet. Terra 1936.

EIMER, G. Die Stadtplanung im schwedischen Ostseereich. 1961.

FRIBERG, I. — FRIBERG, N. Stockholm i bottniska farvatten, Monografier utgivna av Stockholms kommun 53. 1983.

HELLBERG, L. De finländska karlabyarna och deras svenska bakgrund, Skrifter utg. av Sv. Litteratursällskapet 517. 1984.

HELLSTRÖM, F.E. Undersökningar om det inflytande nivåförändringen i Bottniska viken utöfvat på Gamla Carlebys stadsplans hygieniska förhållanden. 1895.

JOKIPII, M. Suomen kreivi- ja vapaaherrakunnat I. 1956.

JUTIKKALA, E. The Distribution of Wealth in Finland in 1800, Scandina-
vian Economic History Review. 1953.

idem, Tomtbesittningen och kampen om regulariteten i Sverige-Finlands städer, Societas Scientiarum Fennica, Årsbok XL B:4. 1963.

Kokkolan puhelinluettelo vuodelta 1938.

Kokkola: ruutukaava-alueen inventointi 1971. Museovirasto, rakennushistorian osasto. 1972.

LUUKKO, A. Etelä-Pohjanmaan historia II. 1950.

idem, Etelä-Pohjanmaan historia III. 1945.

Magnus Erikssons stadslag.

MICKWITZ, A. — MÖLLER, S. Kokkolan kaupungin historia I. 1951.

MÖLLER, S. Kokkolan kaupungin historia III. 1970.

NIKANDER, G. Kokkolan kaupungin historia II. 1945.

SELMAN, F. (toim.) Privilegier, resolutioner och förordningar för Sveriges städer V. 1964.

Suomen virallinen tilasto: Väestötilastoa.

Tilastollisia tiedonantoja 83. 1979.

TURPEINEN, O. De finländska städernas folkmängd 1727—1810, Historisk Tidskrift för Finland. 1970.

WIIRILINNA, A. — JÄRVI, M. Kokkolan kaupunginvaltuusto 1879—1979. 1979.

VALOKUVAT

Vi neristassbor r.f.-yhdistyksen valokuva-arkisto. Kokkola.



Kuva 5. Läntinen kirkkokatu 1890-luvulla.

Bild 5. Västra kyrkogatan på 1890-talet.

Photo 5. Läntinen kirkkokatu in 1890s.

GAMLAKARLEBY

Grundläggningen och stadsplanerna

Enligt Magnus Erikssons landslag (från ca 1350) förordnades alla österbottniska bönder endast driva handel på Stockholm. Borgarna i övriga Sverige-Finlands städer hade däremot rätt att köpa och sälja varor i de »lagliga» österbottniska hamnarna. Eftersom skörden i stora delar av Österbotten oftast måste utökas med spannmålsimport kom byteshushållningen att utvecklas tidigare här än i södra Finland. Det som salufördes var torkad eller saltad fisk, skinn och hudar, sälsäck och smör, och senare i allt större utsträckning tjära.

Under medeltiden fanns det endast fyra hamnar i Österbotten. Från och med Gustav Vasa tillkom ytterligare Pedersöre; Lappö, som omnämns i slutet av 1500-talet, kan ha legat ungefär i trakten av nuvarande Karleby. Härifrån seglade många bönder till Stockholm (i medeltal 7,7 båtar per år under perioden 1556—62, fem skeppare 1580, sex båtar 1596), men den aktiva handeln var nog livligare i en del andra österbottniska socknar. År 1600 befallde hertig Karl bönderna att antingen upphöra med handeln eller bosätta sig invid marknadsplatserna, men ingetdera alternativet förverkligades. Kronan grundade där-

för i Österbotten städer som skulle kontrollera handeln. Några stapelrättigheter fick städerna däremot inte. Gamlakarleby fick stadsprivilegier 1620 på ortsbornas initiativ.¹

Staden kunde inte byggas nära sockenkyrkan, som ursprungligen hade fått sin plats med tanke på förbindelserna till havs. Landhöjningen hade nämligen tvingat hamnen längre ut mot havet från kyrkan. Staden kom att omfatta byarna Kvikant och Rijstrand. Tunnan som finns på stadsvapnet visar att man uppfattade tjära som den viktigaste exportvaran vilket skulle visa sig vara en riktig bedömning.² Någon stadsplan gjordes inte upp, utan regeringen nöjde sig med att uppmana att »dhe, som sigh nedhsettiande warde motte ordentliga begynna att byggia så, att gator, torgh och annedh mehra städerne tillydende skickeligen motte disponeras och ordnas».³ Såsom det framgår av karta 3 kom stadsplanen att bilda ett oregelbundet ruttmönster. De på karta 5 utmärkta höjdkurvorna visar att terrängen bestod av låglent upplandning och att största delen av tomtområdet låg under 3 meters kurvan. Stadens utvidgning västerut förhindrades av ännu lägre terräng.

Karleby ligger vid språkgränsen och enligt kända historiska källor var bygden svensk, men själva ortnamnen tyder på att den ursprungliga befolkningen var finsk. Av bynamnen Kvikant och Rijstrand, som redan nämndes är det förra med säkerhet och troligen också det senare av finskt ursprung (Kuivakanta och Ristiranta).⁴ Stadens finska namn Kokkola är en förkortning av Kokkolahti och kokko är en gammal benämning på örnen. Kokkolahti stod antagligen för den igengrodda havsvik av vilken numera bara Stadssundet återstår. Den omgivande socknens namn Karleby är där emot av svenskt ursprung. Tidigare ansågs detta vara ett bevis på karelskt inflytande (»karelsk by»), men numera anses ortnamnet vara en härledning från ordet karl, som stod för bondekrigare, den folkgrupp som när svenska väldet utvidgade sitt maktområde befolkade rikets utmarker.⁵ Samtidigt som Karleby fick stadsprivilegier grundades ett annat Karleby längre söderut och för att särskilja det ena Karleby från det andra kallades det förra för Gamlakarleby och det senare för Nykarleby. Gamlakarleby behöll sitt finska namn Kokkola. Den omgivande socknen kallades enbart för Karleby och på finska först för Kokkola landskommun och från och med 1920-talet för Kaarlela. När landskommunen 1977 i sin helhet införlivades med staden, föll förleden Gamla bort i det svenska namnet.

Enligt mantalslängderna från 1660-talet uppgick invånarantalet i Gamlakarleby till något över fyrahundra. Staden hade då säkert mer än ett tusen invånare, men på grund av att varken barn, åldringar eller en växlande mängd fattiga fördes in i längderna var den mantalsförda folkmängden knappt en tredjedel av det faktiska invånarantalet.⁶

Regeringen uppställde som mål en stadsplan med regelbundet ruttmönster, så kallad regularitet, och lät därför lantmätaren Claes Claesson omkring år 1650 göra upp två förslag till stadsplan över Gamlakarleby. Det ena förslaget omfattade ett område som var något större än det redan bebyggda området, det andra ett betydligt större område. *Eimer*, som har forskat i stadsplanearkitektur, har påstått att det var den förra av dessa som förverkligades. En karta från 1664 som visar hur staden såg ut före branden överbevisar dock detta. Även om denna karta inte hade funnits borde det ha väckt tvivel att stadskyrkan, som byggdes åren 1654—55, stod snett i förhållande till det lineära gatunätet i Claessons stadplan.⁷ Staden fick sin regulariserade stadsplan först efter branden (karta 3). I den stadsplan som Johan Persson Gädde ritade utgör det hörnslutna torget en intressant detalj. Torget är inte fulländat, eftersom det upptar delar av endast två i stället för fyra kvarter.⁸

Det finns knappast i de europeiska städerna från så här tidig period många regulariseringsprojekt som så väl kan följas i dokumenten som Gamlakarlebys.

När tomternas värde beräknades efter branden behövde man inte beakta byggnaderna, eftersom alla husen i staden hade brunnit ned. I värderingen av de tomter borgarna hade förlorat och fått i stället beaktades förutom arealen också läget, jordmånen, möjliga stenkällare och brunnar. Varje borgare måste lösa in sin nya stadsplanerade tomt och den mark invid tomten som skulle bli gata, om marken tidigare hade ägts av en annan borgare. En av tomtägarna fick ersättning av staden för att delar av hans mark hamnade under det nya torget. Många var missnöjda och misstänkte att grannarna vann på markbytena. Borgaren Lars Michelsson sade sig inte ha något emot att gatan gick över hans tomt, men »om någon annan skall taga hans tomt, då vill han — veta för vadh orsak han sin tomt mista skall».⁹

Eftersom de nya tomterna var större och gatorna bredare blev det trångt om utrymme i synnerhet i centrum. I Gamlakarleby löstes problemet så att de flesta borgare fick sin tomt förskjuten ett stycke mot stadens utkanter (så kallad undanträngningsmetod). Det är däremot omöjligt att utgående från bevarande handlingar rita upp en karta över tomtförskjutningarna under regulariseringsprocessen.¹⁰

Ingen annan stad i Finland kan uppvisa så många bevarade uppgifter om ersättningarna som utbetalades under regulariseringsprocessen. Orsaken till den exceptionella noggrannheten i Gamlakarleby kan vara det faktum att staden vid tiden för branden tillhörde den feodala storförläningen Karleby friherrskap under åren 1651—75 och lydde således inte under kronan.¹¹

De i stadsplanen från 1665 utökta tomterna räckte väl till åt den långsamt växande staden för en lång tid framöver. Inte förrän på 1760-talet utvidgades området med tre kvarter, som planerades norr om staden. Gamlakarleby brann inte ned under stora nordiska kriget, men eftersom största delen av invånarna befann sig i landsflykt i Sverige, förföll byggnaderna och av 161 hus var endast 23 i gott skick då invånarna återvände. Under lilla ofreden brann 25 hus (1742). 1805 brann 36 hus och 1860 hela fyra kvarter i stadens centrum. Under tiden hade man börjat stycka tomterna i oregelbundna delar. Efter branden 1805 gick man in för att räta ut tomtråerna i de olika kvarteren. Man beslöt då också att förstora torget, men senare kartor visar att detta aldrig blev av.¹² En nyhet i slutet av 1700-talet var de små omgärdade örta- och trädgårdarna mellan gatan längs Stadssundet och strandmagasinen såsom också de enstaka stenhus som byggdes i början av 1800-talet.¹³ Mitt på det hörnslutna torget byggdes 1842 ett rådhus i tegel.

Stadens tillväxt

Enligt den äldsta befolkningsstatistiken från 1749 uppgick invånarantalet till cirka 900, som fram till 1805 hade ökat till 1700 och 1850 till 2400.¹⁴ Jämfört med Finlands övriga städer tillväxte Gamlakarleby under slutet av svenska tiden långsammare och i början av autonomin ännu långsammare, trots att århundradet var en blomstringstid för stadens utrikeshandel och sjöfart. År 1765 fick staden stapelrättigheter, och tack vare sitt vidsträckta uppland kom Gamlakarleby att bli den hamn som exporterade näst mest tjära från Finland. År 1780 var tjärexporten för första gången mer än 10 000 tunnor, och i början av 1800-talet exporterades i regel över 20 000 tunnor, ibland till och med 30 000 tunnor per år från staden. Tjärtransporten krävde stora lastutrymmen. Borgarna lät bönder bygga fartyg i sina skeppsvarv ute på landsbyggden, men fartyg byggdes också i staden. Lästetalet i Gamlakarlebys handelsflotta ökade och blev det högsta i hela landet, må så vara för en kort tid. År 1800 uppbars med stöd av riksdagsbeslut en förmögenhetsskatt i hela det svenska riket. Det visade sig då att borgaren Anders Roos från Gamlakarleby var den rikaste mannen i Finland. Han var till och med förmögnare än alla adliga godsägare i södra Finland. Den genomsnittliga förmögenheten i Gamlakarleby var nästhögst av alla städer i Finland.¹⁵

Allt eftersom tjärbränningen förlorade sin betydelse i slutet av 1800-talet och segelfartygen som var gjorda av trä fick ge vika för ångfartyg i järn, stagnerade utvecklingen i Gamlakarleby. År 1900 var invånarantalet detsamma som ett halvt år-



Kuva 6. Kaupunkikoulu (pedagogio). Talo, jolla on kaupungeissa harvinaisen kattomuoto (ns. säterikatto), rakennettiin v. 1696. Valokuvattu 1902.
Bild 6. Stadsskolan (pedagogiet). Huset från 1696 har ett i Finlands städer ovanligt tak (sk. säteritak). Foto 1902.

Photo 6. The town school (pedagogium). This building, with a roof-type rare in Finnish towns, was constructed in 1696. Photographed in 1902.

hundrade tidigare. Inte ens järnvägen, som drogs från södra Finland upp till Österbotten på 1880-talet kunde rädda Gamlakarleby från tillbakagång, trots att staden förutom ändstationen Uleåborg var den enda österbottniska stad som järnvägen korsade. De övriga österbottniska städerna fick antingen nöja sig med en bibana eller blev tillsvidare helt utan järnvägsförbindelser. Hamnstaden Gamlakarleby hade däremot nytta av den tvärbana som 1926 drogs från östra Finland något norr om staden. Tack vare hamnen och industrialiseringen tiodubblades invånarantalet fram till 1976, det vill säga till 22 000. Under tiden hade förorten Hakalax införlivats med Gamlakarleby i början av 1931, och 1977 ökade befolkningen ytterligare, då Karleby kommun i sin helhet införlivades med staden.¹⁶ Numera är invånarantalet närmare 33 000 och av invånarna är 22 % svenskspråkiga. En livlig flyttningsrörelse från det i huvudsak finska inlandet har förändrat språkförhållandena.

Efter stora nordiska kriget försvårades sjöfarten av den allt grundare hamnen. Skeppen kunde inte längre lägga an vid hamnmagasinen vid Stadssundet, utan man blev tvungen att ankra ute på redan i Kaustarviken och frakta varorna med mindre båtar från stranden ut till fartygen och vice versa. Till den vidsträckta donationsjorden, som Gamlakarleby stad tilldelades i fundamentsbrevet hörde emellertid Yxpila, som låg på en dryg halvmils avstånd från staden och hade en djuphamn. Redan på 1820-talet överförde en del borgare sin stuveriverksamhet till Yxpila och lät där uppföra strandbodarna, medan staden i sin tur reparerade landsvägen. En kaj uppfördes däremot först omkring 1870, men Yxpila blev trots det inte stadens viktigaste hamn förrän järnvägen hade dragits dit. Detta skedde 1885, samma år som Gamlakarleby fick sin järnvägsförbindelse med det övriga Finland.¹⁷ I Yxpila växte också fabriker upp, som tillsammans med järnvägen lockade invånare. Enligt mantalslängden från 1900 bodde där 114 personer, 1910 398, 1920 522 och 1930 1 397 personer.¹⁸ Fastän landhöjningen var till nackdel för sjöfarten kunde den å andra sidan också vara till nytta då det gamla tomtområdet steg högre över havsytan

än det hade varit då staden grundades. Därigenom öppnades möjligheter att utvidga det stadsplanerade området.

En ny stadsplan fastställdes för stadskärnan 1886. Det gamla centrumet fick stå intakt medan däremot ett område i söder mellan det gamla stadsplanerade området och järnvägen fick några nya kvarter; också på den västra sidan tillkom några nya kvarter. År 1932 gjordes det upp en stadsplan för stora områden väster och särskilt öster om stadskärnan. Planen följde i rätt stor utsträckning den bebyggelse som redan hunnit uppstå där. För Hakalax vidkommande fastställdes denna stadsplan 1935.¹⁹

Näringsstrukturens utveckling i Gamlakarleby under den nyaste tiden

	1930		1950		1970	
	N	%	N	%	N	%
Jordbruk	66	1,3	320	2,4	221	1,1
Industri	801	15,7	3 800	28,7	6 936	33,3
Byggnadsarbete	80	1,6	1 296	9,8	1 886	9,1
Handel	720	14,1	2 338	17,6	3 228	15,5
Samfärdsl	577	11,3	2 094	15,8	1 808	8,7
Service	621	12,2	2 234	16,9	3 565	17,1
Diversearbete	1 394	27,3	—	—	—	—
Okänd	145	2,8	345	2,6	259	1,2
Självständiga utan yrke	694	13,6	817	6,2	2 895	13,9
	5 098		13 244		20 798	

Siffrorna omfattar hela befolkningen och inte endast de yrkesverksamma. Livsmedels- och hotellbranschen faller under gruppen handel.

Siffrorna från 1930 grundar sig på uppgifterna i prästernas sk. tioårstabeller. De är opålitliga, eftersom kyrkoherdarna inte hade till förfogande exakta uppgifter om församlingsmedlemmarnas yrken. Siffrorna från 1950 och 1970 grundar sig däremot på uppgifterna i folkräkningen. Den första kolumnen är därför inte direkt jämförbar med den tredje och den femte. Gruppen diversearbete utgörs 1930 främst av byggnadsarbetare och hamnstuvare och delvis av fabriksarbetare. Industrierbetarnas andel ökade hela tiden, men inte i så stor utsträckning mellan 1930 och 1950 som kolumnerna ger sken av. Siffrorna för gruppen samfärdsl motsvarar inte heller den reella utvecklingen mellan 1930 och 1950: den minskning som tyckes förekomma mellan 1950 och 1970 och som inte endast var absolut utan även proportionell, började mätt i relativa tall sannolikt redan tidigare. Tabellen ger i alla fall bilden av en gammal handels- och hamnstads utveckling till industri- och servicestad. Bortser man från gruppen självständiga utan yrke, som mestadels innefattar pensionärer från de olika näringsgrupperna, livnärde år 1970 industrin tillsammans med byggnadsverksamheten närmare hälften av Gamlakarlebyns befolkning.²⁰

Stadens ekologi

Kartorna 5—12 redogör för var der olika befolkningsgrupperna och yrkesutövarna var bosatta i Gamlakarleby under olika perioder.

Redan i den lilla 1600-talsstaden, där antalet fullt utbyggda kvarter var mindre än tjugo (karta 5), kan man se att det översta samhällsskiktet — arbetsgivare till minst tre legohjon — hade



Kuva 7. Kauppahuoneiden aittoja Suntin rannalla. Valokuva 1800-luvun lopulta.

Bild 7. Strandbodarna längs Stadssundet. Foto från slutet av 1800-talet.

Photo 7. Tradesmens' stores on shore of Sunti sound. Photographed at the end of the 19th century.

koncentrerats till det stadsplanerade områdets sydöstra del. Det berodde inte på att de största tomterna var belägna där. Stora och små tomter fanns nämligen spridda över staden och innehavaren till en av stadens minsta tomter hade de facto sex tjänstehjon. Stadsplanen dikterade således inte direkt socialekologin i staden, förutom att området omkring torget och rådhuset drog till sig det översta befolkningsskiktet.

När en kartläggning över var de som hörde till de olika yrkeskategorierna i Gamlakarleby för första gången ksn äga rum 1755 (karta 6), visade det sig att av stadens 36 köpmän 29 var bosatta i området mellan torget och kyrkan och i kvarteren i sydost. Det bodde däremot inte en enda köpman i de flesta kvarteren i stadens norra och västra utkanter. Omvänt var nästan inga hantverkare bosatta i centrum av staden. Den tredje stora yrkesgruppen, skeppare och sjömän, var däremot bosatt jämnt utspridd över staden.

Ett halvt århundrade senare (karta 7) var fortfarande enligt en karta över förmögenhetsfördelningen i staden 36 köpmän bosatta i Gamlakarleby och av dem bodde 27, nästan alla förmögna köpmän, i samma område i sydost som också tidigare

var handelscentrum. Av de resterande nio köpmännen bodde tre vid de gator som gränsade till handelscentret, även om husen låg utanför de nämnda kvarteren. Några hantverkare bodde fortfarande inte i centrum, och sjömän hade tydligare än förr slagit sig ner till de norra kvarteren. Samma bild ger karta 8 som beskriver de röstande i borgmästarvalet 1806 (av 35 köpmän bodde 28 i stadskärnan). Eftersom endast skepparna hade rösträtt bland sjöfartsidkarna, fanns det inte en enda invånare i de fyra norra kvarteren som åtnjöt kommunal rösträtt.

Karta 9 från 1882 ger en bild av bebyggelsen i Gamlakarleby kort innan järnvägen kom. I de tidigaste stadssamhällena utövade medlemmarna i ett och samma hushåll också samma yrke, men i det moderna mera individualiserade stadssamhället har familjemedlemmarna vanligen olika yrken. Därför har kartan gjorts upp över varje enskild individ men undantagsvis enligt hushåll om flera familjemedlemmar utövade samma yrke (t.ex. ett handelsföretag som drevs av familjens överhuvud). I sådana fall har familjen märkts ut med endast en punkt.²¹ Pigorna har inte heller märkts ut. Kartan beskriver således också befolkningstätheten. Tomterna i stadens sydöstra del har bara



Kuva 8. Merimiesten taloja kaupungin luoteislaidalla. Talot 1860-luvulta, valokuva 1940-luvulta.

Bild 8. Sjömanshus i stadens nordvästra utkanter. Husen är från 1860-talet. Foto från 1940-talet.

Photo 8. Buildings owned by seamen on the northwest edge of town. The buildings date from the 1860s, tho photo is from the 1940s.

några få punkter, och dessa avser närmast köpmän, tjänstemän och befattningshavare samt deras änkor. Av stadens alla 17 köpmän var 14 bosatta i den gamla stadskärnan. Den låga siffran beror uppenbarligen på att köpmansänkan eller arvingarna allt oftare fortsatte med handeln, och man kan därför inte skilja dessa från de änkor eller arvingar som arbetade inom någon annan näringsgren såsom hantverk eller samfärdsel. Eftersom köpmännen fortfarande mera sällan var bosatta i stadens utkanter, är det inte troligt att köpmansänkor eller sterbhus efter köpmän kan dölja sig bland änkor och sterbhus i dessa områden. Sjömännen koncentrerades främst till de norra kvarteren. I de tre kvarter som ritades in i stadsplanen 1766 och på de områden i deras närhet som inte var stadsplanerade bodde hela 54 sjömansfamiljer.

Ur följande kartor (10—12) som utgör tvärsnitt för 1938 framgår det att bosättningen bredd ut sig till en liten del av det år 1932 stadsplanerade området, medan det däremot redan länge hade bott folk i förorten Hakalax som införlivades med staden 1931. Valet av boplats sammanhängde inte längre med yrkestillhörigheten och allt mer undantagslöst var näringsidkaren en enskild person och inte en familj. Detaljhandlarna hade nu slagit sig ned där de borgare som idkade utrikeshandel och sjöfart tidigare bodde. Det var vid sidan av det gamla goda anseendet också närheten till järnvägsstationen som drog dem till detta område. I samma kvarter fanns också hotellen, restauranger-

na och kaféerna, medan det däremot fanns ytterst få detaljhandlare i de gamla stadsplanens tättbebyggda kvarter och i Hakalax.

Ur karta 12 som med ett stort antal olika punkter åtskådliggör bosättningen är det arbetsdrygt att försöka finna några dominerande drag. Den enda skillnaden mellan de olika kvarteren tycks vid första påseendet vara den stora variationen invånare per yta. Detta innebär inte nödvändigtvis variationer i boendetätheten per kvadratmeter eller per rum i de olika stadsdelarna, eftersom det å ena sidan fanns många lägenheter i centrum som var butiker eller kontor, å andra sidan fanns det några höghus i centrum men endast envåningshus av trä i stadens utkanter. Stadens gamla handelscentrum bar fortfarande en medelklassprägel medan arbetarna för det mesta var bosatta i Hakalax liksom även i Yxpilä, där man inte har lyckats kartlägga bosättningen.

Bosättningens historia i stadskärnan sträcker sig ända från 1600-talet, men alla träbyggnader från den tiden har under årens lopp antingen brunnit ned eller rivits. Inventeringen (1971) över nutida byggnadsbeståndet i staden visar också att endast ett fåtal hus härstammar från svenska tiden (karta 13). Husen i de norra kvarteren byggdes till största delen under perioden 1806—69 och av dem har flera brädfodrats senare, vilket lett till att de har ändrat utseende. I den södra delen av stadskärnan, som numera är affärscentrum, har största delen av byggnaderna från 1800-talet fått ge vika för nya. Detta område faller utanför kartan.

Noter

¹ Magnus Erikssons stadslag. Köpmålabalken XXXIV 3. — A. Luukko, Etelä-Pohjanmaan historia II (1950), s. 337—342, 347—351. — Idem, Etelä-Pohjanmaan historia III (1945), s. 218—221. — I. Calonius, Den österbottniska sjöfarten och handeln under 1500-talet och början av 1600-talet (1936). — N. Friberg—I. Friberg, Stockholm i bottniska farvatten (1983), s. 124—138.

² A. Mickwitz—S. Möller, Gamlakarleby stads historia I (1951), s. 14—18.

³ Privilegier, resolutioner och förordningar för Sveriges städer V, red. F. Sleman (1964), s. 469.

⁴ Enligt skriftligt meddelande av professor Lars Hulden.

⁵ Mickwitz—Möller, a.a., s. 1—5. — L. Hellberg, De finländska karlabyarna och deras svenska bakgrund (1984), särskilt s. 103 och 105.

⁶ Mickwitz—Möller, a.a., s. 23.

⁷ G. Eimer, Die Stadtplanung im Schwedischen Ostseereich (1961), s. 308—311.

⁸ Eimer känner inte alls till branden, och i ovannämnda historik över Gamlakarleby stad nämns regulariteten endast i bildtexterna.

⁹ E. Jutikkala, Tomtbesittningen och kampen om regulariteten i Sverige-Finlands städer (1963), s. 50 och 60—61. — Längder över tomterna i Gamlakarleby. Vasa landskapsarkiv.

¹⁰ Vid första anblicken ser det ut som om den odaterade förteckningen i regulariseringshandlingarna över tomtägarna skulle vara en relevant källa, eftersom det vid varje namn har antecknats två siffror — »gambl. tahl» och »nye tahl». En närmare granskning visar dock att dessa inte avser tomterna enligt den oregulariserade och regulariserade stadsplanen. Det finns 147 »gamla» nummer och dessutom tomterna A—E utmärkta med bokstäver, som just är det antal tomter som förekommer i den regulariserade stadsplanen, och de räknas upp i den ordning som passar den nya stadsplanen men inte den gamla. Det finns rentav 199 »nya» nummer. De gamla numren avser således de tomter som uppstod genom regulariseringen, de nya däremot sådana tomter som utbrutits från gamla och som fått egna nummer. Samtidigt har också de kvarter i stadens västra utkanter som under regulariseringsprocessen förblev obebodda nu fått egna tomtnummer. Förteckningen härstammar således inte från 1665 utan från slutet av århundradet. Genom att kombinera dessa uppgifter med uppgifter ur mantalslängderna, särskilt med de mest kompletta från mitten av 1690-talet, kan man skapa sig en uppfattning om socialekologin utgående från antalet tjänstehjon i ett hushåll. Endast de som själva ägde sina hus räknas som hushåll, men på den tiden ägde praktiskt taget alla i de finländska småstäderna huset de bodde i. Den lejda arbetskraften utgjordes delvis av personliga tjänare, delvis av män och kvinnor som arbetade med familjeöverhuvudet i hans yrke inom handeln eller hantverket.

¹¹ M. Jokipii, Suomen kreivi- ja vapaaherrakunnat I (1956), s. 47.

¹² S. Möller, Gamlakarleby stads historia III (1970), s. 54—59, — G. Nikander, Gamlakarleby stads historia II (1945), s. 6, 109—110, 121, 131, 146—147.

¹³ Möller, a.a., s. 24, 35, 130.

¹⁴ O. Turpeinen, De finländska städernas folkmängd 1727—1810 (1977). — Siffrorna för 1850 är hämtade ur Finlands officiella statistik.

¹⁵ Nikander, a.a., s. 222, — Möller, a.a., s. 214—218, Tabell II 1—5, — E. Jutikkala, The Distribution of Wealth in Finland in 1800 (1953), s. 94, 97, 102, — A. J. Alanen, Der Aussenhandel und die Schiffahrt Finnlands im 18. Jahrhundert (1957), Beilage 5.

¹⁶ A. Wiirilinna—M. Järvi, Kokkolan kaupunginvaltuusto 1879—1979 (1979), s. 137, 139.

¹⁷ Nikander, a.a., s. 162—163. — Möller, a.a., s. 137, 142, 146—149.

¹⁸ RA 219, 288, 392, 545.

¹⁹ Wiirilinna—Järvi, a.a., s. 140—141.

²⁰ Tilastollisia tiedonantoja 83 (1979).

²¹ Personer under 18 år har inte märkts ut på kartan även om de hade ett eget yrke.

[RA = Riksarkivet]

Källförteckning

OTRYCKTA KÄLLOR

RIKSARKIVET

Byggnadsritningar.

Mantalslängder över Gamlakarleby.

Stadsplaner och kartor över Gamlakarleby.

SVERIGES RIKSARKIV

Vasa läns landshövdings brev til Kungl. Maj:t..

LANTMÄTERISTYRELSENS ARKIV

Stadsplan över Gamlakarleby 1665.

KARLEBY STADS LANTMÄTERIBYRÅS ARKIV

Stadsplaner över Gamlakarleby.

Den år 1989 fastställda adresskartan över Karleby.

VASA LANDSKAPSARKIV

Längder över tomterna i Gamlakarleby, 1690-talet.

TRYCKTA KÄLLOR OCH LITTERATUR

ALANEN, A.J. Der Aussenhandel und die Schiffahrt Finnlands im 18. Jahrhundert, Annales Academiae Scientiarum Fennicae B 103. 1957.

CALONIUS, I. Den österbottniska sjöfarten och handeln under 1500-talet och början av 1600-talet. Terra 1936.

EIMER, G. Die Stadtplanung im schwedischen Ostseereich. 1961.

FRIBERG, I. — FRIBERG, N. Stockholm i bottniska farvatten, Monografier utgivna av Stockholms kommun 53. 1983.

Inventeringen av det utmönstrade området 1971. Museiverket, Byggnadshistoriska avdelningen. 1972.

Gamlakarleby stads telefonkatalog 1938.

HELLBERG, L. De finländska karlabyarna och deras svenska bakgrund, Skrifter utg. av Sv. Litteratursällskapet 517. 1984.

HELLSTRÖM, F.E. Undersökningar om det inflytande nivåförändringen i Bottniska viken utöfvat på Gamla Carlebys stadplans hygieniska förhållanden. 1895.

JOKIPII, M. Suomen kreivi- ja vapaaherrakunnat I. 1956.

JUTIKKALA, E. The Distribution of Wealth in Finland in 1800, Scandinavian Economic History Review. 1953.

idem, Tomtbesittningen och kampen om regulariteten i Sverige-Finlands städer, Societas Scientiarum Fennica, Årsbok XL B:4. 1963.

LUUKKO, A. Etelä-Pohjanmaan historia II. 1950.

idem, Etelä-Pohjanmaan historia III. 1945.

Magnus Erikssons stadslag.

MICKWITZ, A. — MÖLLER, S. Gamlakarleby stads historia I. 1951.

MÖLLER, S. Gamlakarleby stads historia III. 1970.

NIKANDER, G. Gamlakarleby stads historia II. 1945.

SELMAN, F. (red.) Privilegier, resolutioner och förordningar för Sveriges städer V. 1964.

Finlands officiella statistik: Befolkningsstatistik.

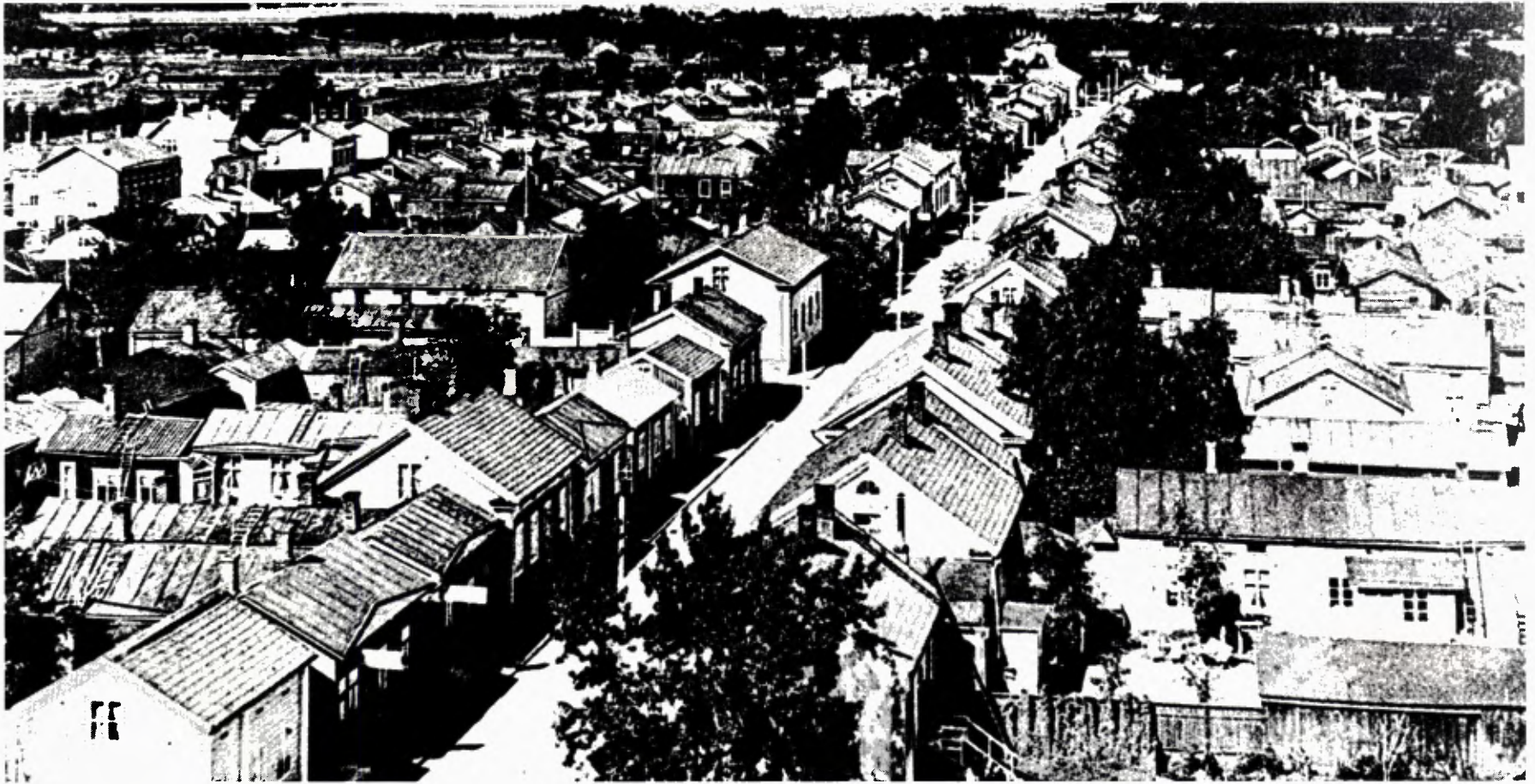
Statistiska meddelanden 83. 1979.

TURPEINEN, O. De finländska städernas folkmängd 1727—1810, Historisk Tidskrift för Finland. 1970.

WIIRILINNA, A. — JÄRVI, M. Kokkolan kaupunginvaltuusto 1879—1979. 1979.

FOTON

Föreningens Vi neristassbor fotoarkiv. Karleby.



Kuva 9. Näköala kirkontornista pohjoiseen 1890-luvulla. Kuvassa näkyvä katu on Läntinen Kirkkokatu.

Bild 9. Vy från kyrktornet mot norr på 1890-talet. Gatan på bilden är Västra kyrkogatan.

Photo 9. The view northward from the church tower in the 1890s. The street visible in the photo is Läntinen kirkkokatu.

KOKKOLA – GAMLAKARLEBY

The Establishment of and the Plans for Kokkola

The general law of King Magnus Erik's son (approx. 1350) stipulated that the peasants of Ostrobothnia were to trade in Stockholm. The burghers of other towns in Sweden-Finland did, however, themselves have the right to sail to the »legal» harbours of Ostrobothnia to buy and sell goods. In that province a commercial economy developed earlier than was the case in Southern Finland, since, for the most part, the grain harvest there was insufficient to meet local consumption needs, this necessitating the purchase of grain elsewhere. Fried or salted fish, furs, skins, seal fat, and butter were the products sold, with tar later assuming an increasingly important role.

During the Middle Ages there were only four harbours, with Pietarsaari providing an additional one starting with the age of Gustavus Vasa. Lappö, which is mentioned at the end of the century, might have been situated in the area of contemporary Kokkola. Peasants sailed from there to Stockholm (e.g. 1556/62 an average of 7.7 vessels annually, in 1580 five shippers, in 1596 six vessels), but the active trade of certain other Ostrobothnian parishes was more vigorous. In 1600 Duke Charles ordered rural merchants to stop their trading or go to live in the places where the markets were held, but neither alternative produced concrete results. In order to keep trade under its control the Crown found it necessary to establish towns in Ostrobothnia, which,

however, were not granted staple rights. Since the inhabitants of the area also demonstrated initiative Kokkola received its privileges as a town in 1620.¹

The town could not be situated close to the parish church, even though this location had at one time been determined by maritime transit routes. The land upheaval had already resulted in the harbour being moved further outward. The villages of Kuivakanta and Ristiranta were incorporated into the town. The overturned tar barrel which is a part of the town coat of arms demonstrates tar to have been regarded as the most important export product, and this view of the future actually became true.² No town plan was drawn up, the government was only satisfied to stipulate that those settling in the town as burghers »had to build properly, so that the streets, squares, and other elements of a town would be skillfully arranged». ³ As demonstrated by map 3, the town plan took the shape of an irregular grid. The 17th century contours on Map 5 show that the land was low-lying alluvial soil and that most of the building site area was below the 3-metre contour. Extension of the town westward was prevented by a still lower land-level.

During the time known from historical sources Kokkola was located just on the Swedish side of the language boundary, but the local place names appear to indicate that the oldest popula-

tion in the area was Finnish speaking. Of the names of the two villages mentioned above, Kuivakanta and Ristiranta, the former is certainly and the latter possibly of Finnish origin; the Swedish versions are Kvikant and Rijstrand.⁴ The name of the town has retained memory of a predatory bird (kokko »eagle») and has been shortened from Kokkolahti (»eagle bay»). It may have meant the dried up seabed of which now only the town straits of Sunti (from the Swedish »sund») remains. Karleby, originally the name of the surrounding parish, in contrast, is of Swedish origin. Earlier the word was assumed to be an indication of Karelian influence (karelsk by »Karelian village»), but according to a new interpretation it is one of the many toponyms derived from the Swedish word *karl* »man». Karl signified a type of peasant-soldier who was sent to settle Sweden's periphery as its sphere of power expanded.⁵ The same decree by which Kokkola was established also resulted in the establishment further south of a second town bearing the name Karleby, and these were distinguished from one another by naming the former Gamla »old». and the latter Ny »new». Kokkola was nevertheless retained as the Finnish name for Gamlakarleby. The rural parish remained Karleby, with no qualifiers, with its Finnish name being first Kokkolan maalaiskunta »Kokkola rural commune» and then, during the 1920s, Kaarlela. When the commune was fully incorporated into the town the qualifier Gamla »old» was left off of its Swedish name.

The number of people entered in the population register rose to exceed four hundred during the 1660s. Since children and old people as well as varying numbers of poor people were not listed and the proportion of the entire population entered in the register was probably only a third, the population of Kokkola probably exceeded one thousand.⁶

The government set as its objective a town plan in the shape of a regular grid, so-called regularity, and Claes Claesson, a surveyor, drew two town plans for Kokkola around the year 1650. One of these covered a somewhat larger area, the other a much larger area than had been built up by that time. *Eimer*, who has conducted research on the architecture of town plans, claims that it was the first of these which was subsequently implemented. The map of the town drawn in 1664 after a fire had destroyed it, demonstrates that this was not the case. Even without this map having been preserved doubts would arise as to why the town church built in 1654—55 was situated at a slant with respect to the network of streets delineated in Claesson's plan.⁷ It was only after the town had burned that it was given a regular town plan and regulation was really implemented (map 3). An interesting feature in the town plan drawn by Johan Persson Gädde is a market square with closed corners. The square is not, however, perfect, since a strip of land was only reserved for it from two blocks and not from four.⁸

In all of Europe there are probably not many urban regulation processes from such an early date, the course of which can be followed from documents.

When the value of the lots was being calculated it was not necessary to focus attention on the buildings which had been erected on them, since all the houses in the town had burned. When determining the value of each lot lost and received by each burgher, consideration was given to area, location, and soil, as well as to stone cellars and wells. In addition to having to release a lot in accordance with the new town plan, a burgher also had to release the area which remained as a new street bordering on the lot if the last-mentioned terrain had been another burgher's lot. The owner of a certain lot received com-

pensation from the entire town because a part of his land wound up under the new market square. Some burghers were dissatisfied, since some people suspected that neighbours had benefited in the exchange and accounting. One burgher, Lars Michel's son, said that he had nothing against it if a street was built through his lot, but if »someone else takes his lot then he . . . wants to know the reason why he was losing his».⁹

Since the lots became larger and the streets broader, this resulted in crowding, particularly in the center. In Kokkola the problem was solved so that most lots were moved a short distance towards the edge of the town (the so-called push method). The documents which have been preserved do not, however, make it possible to draw a map showing how the lots were moved in conjunction with the regulation.¹⁰

For no other Finnish town has such a large amount of information survived concerning the compensation paid in conjunction with regulation. The reason for this particular precision in Kokkola may have been the fact that the town was not under the control of the crown when it burned, but during the years 1651—75 it was part of a large feudal fief, the Kokkola (Karleby) barony.¹¹

The sites of the 1665 town plan sufficed for the slowly growing town for a long time. It was not until the 1760's that the area was broadened to the north by three planned blocks. During the Great Northern War the town was not burned, but since a considerable part of its population had fled to Sweden during the Russian occupation the buildings fell into disrepair and, of 161 houses, only 23 were solid after their return. During the War of the Hats (1742) twenty-five houses burned; peace prevailing the same fate befell thirty-six houses in 1805 and four blocks in the center of the town in 1860. In the interim some of the lots had begun to be split up into parts having irregular borders. After the fire of 1805 arrangements began to be made within the blocks so that the borders of lots which had been split could be straightened. Although a decision was made to expand the market square, later maps demonstrate that it was not implemented.¹² Innovations made at the end of the 18th century were the small, fenced vegetable gardens and orchards between the street following the Sunti shore and the storehouses; a few stone houses were also built at the beginning of the 19th century.¹³

Growth of Kokkola

According to the oldest population figures, these being from 1749, the population of Kokkola was approximately 900 persons. By 1805 it had increased to 1,700, with the figure reaching 2,400 by 1850.¹⁴ Compared to other Finnish towns the growth of Kokkola at the end of the period of Swedish period was slower, and it was still more slow at the beginning of the period of autonomy. This was the case despite the fact the century in question can be regarded as the period during which both foreign trade and seafaring flourished in Kokkola. In 1765 the town was granted staple rights, and the extent of its commercial hinterland ensured it the status of the country's second most important tar export harbour. This export first surpassed 10,000 barrels in 1780, and at the beginning of the 19th century more than 20,000 barrels of tar was exported through Kokkola annually, with the figure sometimes exceeding 30,000. The transport of tar required a considerable amount of space for loading. The burghers had boats built for their own use at shipyards



Kuva 10. Umpikulmaisen torin keskelle v. 1842 rakennettu C. L. Engelin piirtämä raatihuone. Valokuva vuosisadan alusta.

Bild 10. Mitt på det hörnslutna torget står rådhuset från 1842. Foto från seklets början.

Photo 10. The town hall, built in the center of a closed-corner square in 1842. The photo dates from the beginning of the present century.

run by farmers in the countryside, but some boats were also built in the town as well, and the tonnage of the Kokkola marine rose — although only for a short time — to be the highest in the country. When a property tax was levied in the Kingdom of Sweden in accordance with a parliamentary decision passed in 1800 Anders Roos, a burgher from Kokkola, turned out to be the richest man in Finland. His wealth surpassed that of all the noble landowners in the southern part of Finland. The average level of wealth in Kokkola was the second highest of that in any Finnish town.¹⁵

But when tar burning lost its importance at the end of the 19th century and when wooden sailing ships gave way to iron steamboats Kokkola fell into a period of stagnation. In 1900 its population was the same as it had been a half century before. Not even the fact that in the construction of a railroad during the 1880s from Southern Finland to Ostrobothnia Kokkola was, besides the terminal Oulu, the only town in Ostrobothnia through which the main line ran — the other towns in the province were either on branch lines or lacked train service altogether — was able to save it from regression. On the other hand Kokkola as a harbour town derived obvious benefit from the railroad line completed somewhat to the north of the town in 1926 which linked it directly to the eastern part of the country. Its harbour and industrialization permitted the population to increase by almost tenfold to 22,000 by 1976. In the interim the suburb Hakalahti, which had developed to the east of Suntti, was incorporated into Kokkola from the beginning of 1931, and in 1977 the population was further increased by the fact that the entire municipality of Kaarlela was incorporated into Kokkola.¹⁶ Nowadays the population is 33,000 22 % of which is Swedish speaking. The considerable immigration of Finnish-speakers from the commercial hinterland has changed the linguistic situation in the town.

The harbour has continued to silt up and this began to have an adverse effect on seafaring after the Great Northern War,

nor was it any longer possible for ships to reach the storehouses on the shore of the Suntti. Instead, they had to cast anchor in the roadstead at Kaustari bay, after which the goods had to be transported by boat to the ships or vice versa. In the Kokkola municipal charter Ykspihlaja, a place with a deep sea harbour situated a good three miles away, was included in the same extensive tract of granted land. As early as 1820 some burghers had transferred their loading and unloading operations there and erected storehouses along the shore, with the town putting a highroad leading to Ykspihlaja into order. Nevertheless, construction of a pier was not begun until around 1870, and Ykspihlaja only became the main harbour upon completion of a railroad spur. This took place during 1885, the same year when Kokkola was connected to the rest of the Finnish railroad network.¹⁷ Industry began to develop at Ykspihlaja, and the harbour and factories also began to attract inhabitants. According to population registers it had 114 inhabitants in 1900, 398 in 1910, 522 in 1920 and 1,397 in 1930. The rise of the land-level, which hindered shipping, was beneficial in another sense. When the land in the building site area rose to a greater height above sea-level than when the town was founded, possibilities opened for extension of the town-planning area.

A new town plan was ratified for the town center in 1886. Nothing was done to the historical center, but to the south, between the area of the old town plan and the railroad, a row of blocks was added. A few blocks were also added to the west as well. In 1932 a town plan following to a considerable degree the settlement already there was drawn up for the extensive areas to the east of the town center. This plan was ratified for Hakalahti in 1935.¹⁹

The Development of the Occupational Structure of Kokkola, 1930—1970

	1930		1950		1970	
	N	%	N	%	N	%
Agriculture	66	1.3	320	2.4	221	1.1
Manufacturing	801	15.7	3,800	28.7	6,936	33.3
Construction	80	1.6	1,296	9.8	1,886	9.1
Trade	720	14.1	2,338	17.6	3,228	15.5
Transport	577	11.3	2,094	15.8	1,808	8.7
Services	621	12.2	2,234	16.9	3,565	17.1
Miscellaneous work	1,394	27.3	—	—	—	—
Unknown	145	2.8	345	2.6	259	1.2
Independent without occupation	694	13.6	817	6.2	2,895	13.9
	5,098		13,244		20,798	

The figures signify the whole population, not only those gainfully occupied. Food and lodging services are included under trade.

The figures from 1930 are based on the clergy's ten-year tables; they are unreliable, because the parish priests did not have precise information on the occupations of the parishers. The figures from 1950 and 1970 are based on population censuses. Thus the figures in the first column are not entirely comparable to those in the third and fifth columns. The large category of »miscellaneous work» in 1930 was composed of construction workers, stevedores and to some extent factory workers as well. The proportion of the category of industry steadily increased, but not as sharply in 1930—1950 as the table seems



Kuva 11. Nupukivillä päällystetty umpikulmainen tori, jonka halki Isokatu kulkee. Valokuvattu 1884.

Bild 11. Det nubbstensklädda hörnslutna torget, som korsas av Storgatan. Foto 1884.

Photo 11. Isokatu street runs through the closed-corner square, which is paved with cobblestones. Photographed in 1884.

to indicate. The indicated growth in the category of transport from 1930 to 1950 is also erroneous; as measured in ratios the decline which occurred from 1950 to 1970, which was not merely relative but also absolute, probably began earlier. At any rate, the chief feature of the pictures provided by the table is that of the transformation of a commercial and harbour town into an industrial and service town. If the category of those with no occupation (mainly composed of retired persons who earlier belonged to various occupational categories) is not taken into consideration, then industry combined with construction work employed almost half of Kokkola's population in 1970.²⁰

The Ecology of Kokkola

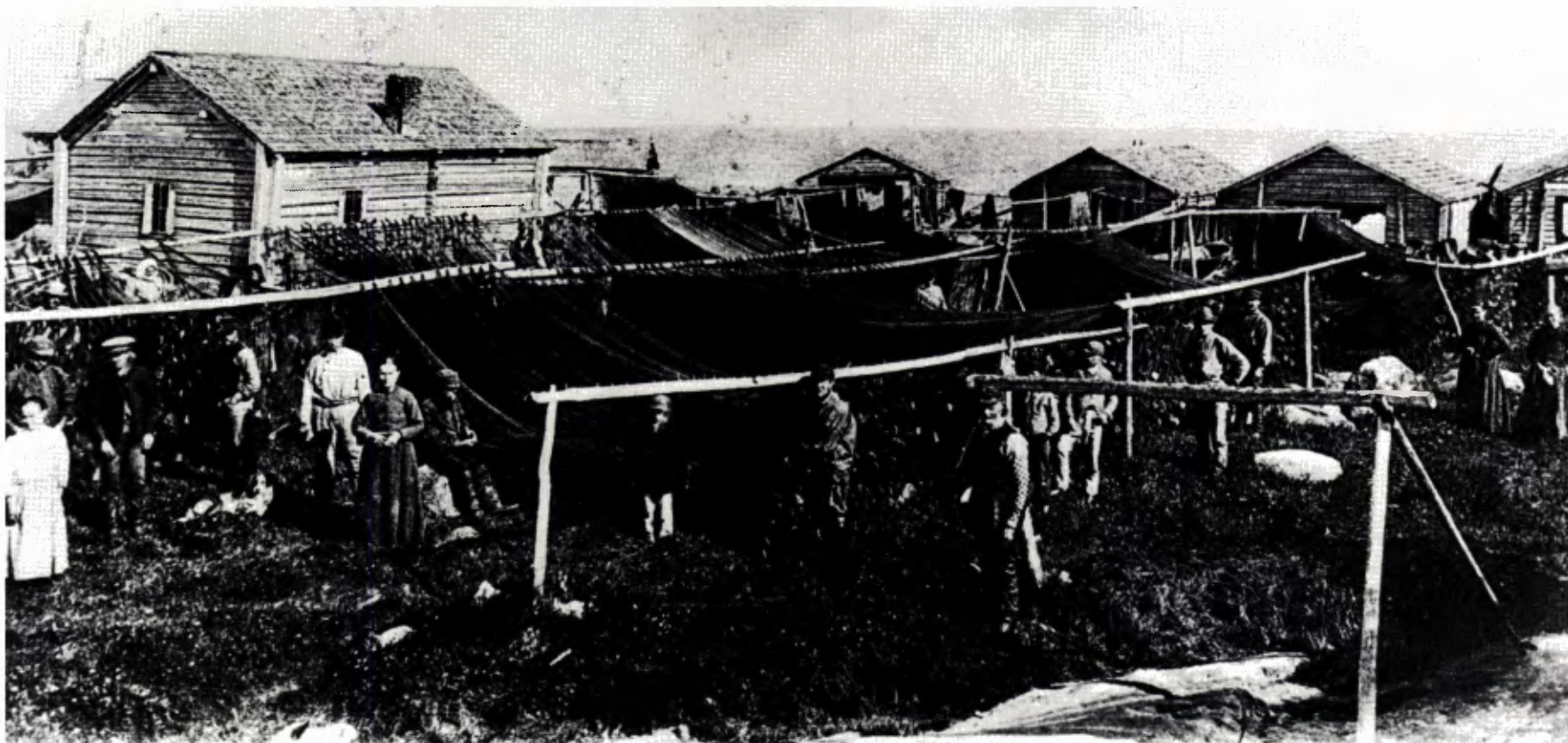
Maps 5 to 12 indicate the location of the population groups and professional activities at different times.

Even in the small 17th century town with less than twenty fully built up blocks (map 5) concentration of the highest stratum — those employing at least three hired hands — is visible within the south-eastern part of the area covered by the plan.

This was not a consequence of practical considerations dictated by the size of the lots, since there were both larger and smaller lots scattered around the town, and the owner of one of the smallest lots of all had six hired hands. The social ecology had not been dictated in the town plan in advance except insofar as the market square and town hall attracted the highest stratum of the population.

The inhabitants of Kokkola belonging to different professional groups can be mapped starting from 1755; it can be seen that of thirty-six merchants twenty-nine lived between the market square and the church, and in the blocks of the south-western corner while in the majority of the blocks along the northern and western borders there were no merchants at all. On the other hand, artisans are hardly to be found in the center at all. A third significant professional group, shippers and sailors, was evenly distributed throughout the town.

A half a century later there were, according to map 7 which is drawn to indicate the distribution of wealth, still thirty-six merchants. Of them, twenty-seven, almost all of whom were wealthy merchants, lived in the same south-western area which had previously been a commercial center. Of the other nine mer-



Kuva 12. Kokkolalaisten kalastajien venevajoja ja verkonkuivaustelineitä Tankarin saarella. Valokuvattu 1903.

Bild 12. Gamlakarlebyfiskares båtskjul och ställningar där näten hängdes upp för att torka på ön Tankar. Foto 1903.

Photo 12. Kokkola fishermen's boat houses and net-drying racks on Tankar Island. Photographed in 1903.

chants three lived on the streets serving as the boundaries of the commercial center, even if they were outside of the actual blocks. Artisans still avoided the center, while sailors were located in the northern blocks more clearly than previously. The same picture is conveyed by the map indicating those who voted in the mayoral elections of 1806 (of thirty-five merchants twenty-eight are in the commercial center). Since shippers were the only seafarers with the right to vote, not a single inhabitant of one of the four blocks in the northern part of the town made any contribution to the use of municipal power.

The year 1882 has been selected as the next point for a survey, this because it is desirable to map the settlement of Kokkola just before the construction of a railroad (map 9). In the earlier town community the unit used to describe a particular occupation was the household — and all the members of it practiced the same occupation. The modern urban community has become more individual, for which reason the members of the same family usually have different professions. The map has thus been compiled according to individuals but with the following two exceptions: if several members of the same family are engaged in the same occupation (as, for example, work in a store under the direction of the head of the family), the map has only one marker, and, secondly, domestic help is not indicated.²¹ The map thus also gives an indication of population density. There are but few markers on the blocks in the southwestern part of the map, and these indicate merchants, officials, and functionaries as well as the widows of people who had been engaged in the respective occupations. There were only seventeen merchants, fourteen of whom lived in the old commercial center; the low number is evidently a consequence of the fact that commerce was increasingly frequently conducted by a widow or heirs, nor is it possible in such cases to distinguish the widows or heirs in any other means of livelihood, such

as handicrafts or transportation. Since the marker indicating a merchant appears infrequently in the peripheral parts it is improbable that the widows and heirs living there would have merchants concealed among them. The sailors had long been strongly concentrated in the northern blocks; in the three blocks added to the town plan in 1766 as well as in the adjacent unzoned land there were as many as fifty-four sailor's families.

Coming to the point of the next survey, this being 1938 (maps 10—12), we can see that inhabitation had spread to a small part of the area which had been zoned in 1932, and it had long been established in the suburb of Hakalahti which had been added to the town in 1931. Practice of a profession and place of residence had become separate, and with fewer and fewer reservations the person practicing a profession was a private individual rather than a family. Shopkeepers had located themselves in an area where merchants who had earlier been engaged in foreign trade and seafaring had once resided. They were attracted here by tradition as well as by the nearby railroad station. In the same blocks we also find hotels, restaurants, and cafés. There were very few retail stores in either the densely populated northern blocks of the old town plan or in Hakalahti.

Map 12 depicts settlement, but it contains so many markers that it is difficult to find any features dominating it. At first glance the only difference between the diverse parts of the town seems to be the variation in the number of inhabitants with respect to surface area. This does, however, not necessarily mean different density of population per room or square meter of houses in different parts of the town, since, on the one hand, a considerable number of the rooms in the center served as shops or offices while, on the other hand, there were some multistory buildings in the center, but only single-story wooden houses on the periphery. The old commercial center had preserved its middle-class character, while the working class dominated in

Hakalahti, as was also the case in Ykspihlaja, the population of which it has not been possible to map.

Although settlement of the central town area dates back to the seventeenth century, its original wooden buildings have been consumed in the course of time by fire and decay. A building inventory taken in 1971 showed that only very few structures are from the Swedish period (Map 13). A significant number of the houses in the northern quarters were erected from 1806 to 1869, but many of them were later paneled and altered in outer appearance. In the southern part of the town (not included on the map), which has become the commercial center, rebuilding has destroyed the majority of nineteenth century structures.

Notes

¹ Magnus Erikssons stadslag, Köpmålabalken XXXIV, section 3. — A. Luukko, *Etelä-Pohjanmaan historia II* (1950), pps. 337—342, 347—351. — Idem, *Etelä-Pohjanmaan historia III* (1945), pps. 218—221. — I. Calenius, »Den Österbottniska sjöfarten och handeln under 1500-talet och början av 1600-talet» (1936). — N. Friberg—I. Friberg, »Stockholm i bottniska farvatten» (1983), pps. 124—138.

² A. Mickwitz—S. Möller, *Kokkolan kaupungin historia*, I, (1951), pps. 14—18.

³ *Privilegier, resolutioner och förordningar för Sveriges städer*, V, edited by F. Slemman (1964), pg. 469.

⁴ According to a written statement by Professor Lars Huldén.

⁵ Mickwitz—Möller, op. cit., pps. 1—5. L. Hellberg, »De finländska karlabaryarna och deras svenska bakgrund» (1984), particularly pps. 103, 105.

⁶ Mickwitz—Möller, op. cit. pg. 23.

⁷ G. Eimer, *Die Stadtplanung im schwedischen Ostseereich*, 1961, pg. 308—311.

⁸ Eimer does not know the fire at all, and in the above-mentioned history of Kokkola the regulation is only mentioned in a caption.

⁹ E. Jutikkala, »Tomtbesittningen och kampen om regulariteten i Sverige-Finlands städer» (1963), pps. 50, 60—61. — Lists of the lots in Kokkola, Vaasa provincial archive.

¹⁰ At first glance the undated list of lot owners among the documents pertaining to the regulation seems to be suitable as a source, there being two numbers for each entry, an »old number» and a »new number». However, closer examination reveals that these numbers do not refer to the unregulated and regulated lots of the town plan. There are 147 »old» numbers, and additionally, the lots indicated by letters from A to E, exactly the same quantities appearing in the regulated town plan, and they are presented in an order which is appropriate to the new town plan, but not to the old one. There are as many as 199 »new» numbers. The old numbers thus indicate the lots which resulted from the regulation, while the new ones refer, at least partially, to lots which were split up and renumbered. At the same time the uninhabited lots on the western border of the town have been given lot numbers. The list is thus not from the year 1665, but rather from the end of the century. By combining the information contained in it with the poll tax lists, the most complete of which were compiled during the mid 1690s, we can, in any case, obtain some kind of a picture of the socioecology, insofar as the number of persons who are hired workers included in the household is considered as the criterion. Of the households only house owners are included, but at the time under discussion practically all the sets of people would have owned their own houses in a small Finnish town. The hired workers were partially personal servants, partially men or women who helped the head of the household in his or her occupation, whether commerce or handicraft.

¹¹ M. Jokipii, *Suomen kreivi- ja vapaaherrakunnat I*, (1956), pg. 47.

¹² S. Möller, *Kokkolan kaupungin historia III*, (1970), pps. 54—59; G. Nikander, *Kokkolan kaupungin historia II*, (1945), pps. 6, 109—110, 121, 131, 146—147.

¹³ Möller, op. cit. pps. 24, 35, 130.

¹⁴ O. Turpeinen, »De finländska städernas folkmängd 1727—1810» (1977). Figures for the year 1850 from the official Finnish statistics.

¹⁵ Nikander, op. cit., pg. 222. — Möller, op. cit., pps. 214—218, tables II:1—5. — E. Jutikkala, »The Distribution of Wealth in Finland in 1800» (1953) pps. 94, 97, 102. — A. J. Alanen, »Der Aussenhandel und die Schifffahrt Finnlands im 18. Jahrhundert» (1957), Beilage 5.

¹⁶ A. Wiirilinn—M. Järvi, *Kokkolan kaupunginvaltuusto 1879—1979* (1979), pps. 137, 139.

¹⁷ Nikander, op. cit., pps. 162—163. — Möller, op. cit., pps. 137, 142, 146—149.

¹⁸ SA 219, 288, 392, 545.

¹⁹ Wiirilinn—Järvi, op. cit., pps. 140—141.

²⁰ Tilastollisia tiedonantoja 83 (1979).

²¹ Individuals younger than eighteen years of age are not indicated on the map even if they have their own profession.

(SA = Finnish State Archives)

Sources

UNPRINTED SOURCES

FINNISH STATE ARCHIVES

Architectural drafts.

Kokkola poll tax and population lists.

Town plans and maps of Kokkola.

SWEDISH STATE ARCHIVES

Letters by the Governor of Vaasa Province to His Royal Majesty.

NATIONAL SURVEY BOARD ARCHIVES

Town plan of Kokkola, 1665.

KOKKOLA CITY SURVEY DEPARTMENT, MAP ARCHIVE

Town plans of Kokkola.

Address map of Kokkola, 1989.

PRINTED SOURCES AND LITERATURE

ALANEN, A.J. Der Aussenhandel und die Schifffahrt Finnlands im 18. Jahrhundert, *Annales Academiae Scientiarum Fennicae* B 103, 1957.

CALONIUS, I. Den österbottniska sjöfarten och handeln under 1500-talet och början av 1600-talet. Terra 1936.

EIMER, G. Die Stadtplanung im schwedischen Ostseereich. 1961.

FRIBERG, I. — FRIBERG, N. Stockholm i bottniska farvatten, Monografier utgivna av Stockholms kommun 53. 1983.

HELLBERG, L. De finländska karlabaryarna och deras svenska bakgrund, Skrifter utg. av Sv. Litteratursällskapet 517. 1984.

HELLSTRÖM, F.E. Undersökningar om det inflytande nivåförändringen i Bottniska viken utöfvat på Gamla Carlebys stadplans hygieniska förhållanden. 1895.

JOKIPII, M. Suomen kreivi- ja vapaaherrakunnat I. 1956.

JUTIKKALA, E. The Distribution of Wealth in Finland in 1800, *Scandinavian Economic History Review*. 1953.

idem, Tomtbesittningen och kampen om regulariteten i Sverige-Finlands städer, *Societas Scientiarum Fennica, Årsbok XL B:4*. 1963.

Kokkolan puhelinluettelo vuodelta 1938.

Kokkola: ruutukaava-alueen inventointi 1971. Museovirasto, rakennushistorian osasto. 1972.

LUUKKO, A. Etelä-Pohjanmaan historia II. 1950.

idem, Etelä-Pohjanmaan historia III. 1945.

Magnus Erikssons stadslag.

MICKWITZ, A. — MÖLLER, S., Kokkolan kaupungin historia I. 1951.

MÖLLER, S., Kokkolan kaupungin historia III. 1970.

NIKANDER, G. Kokkolan kaupungin historia II. 1945.

SELMAN, F. (ed.) Privilegier, resolutioner och förordningar för Sveriges städer V. 1964.

Official statistics of Finland: Population.

Statistical Surveys 83. 1979.

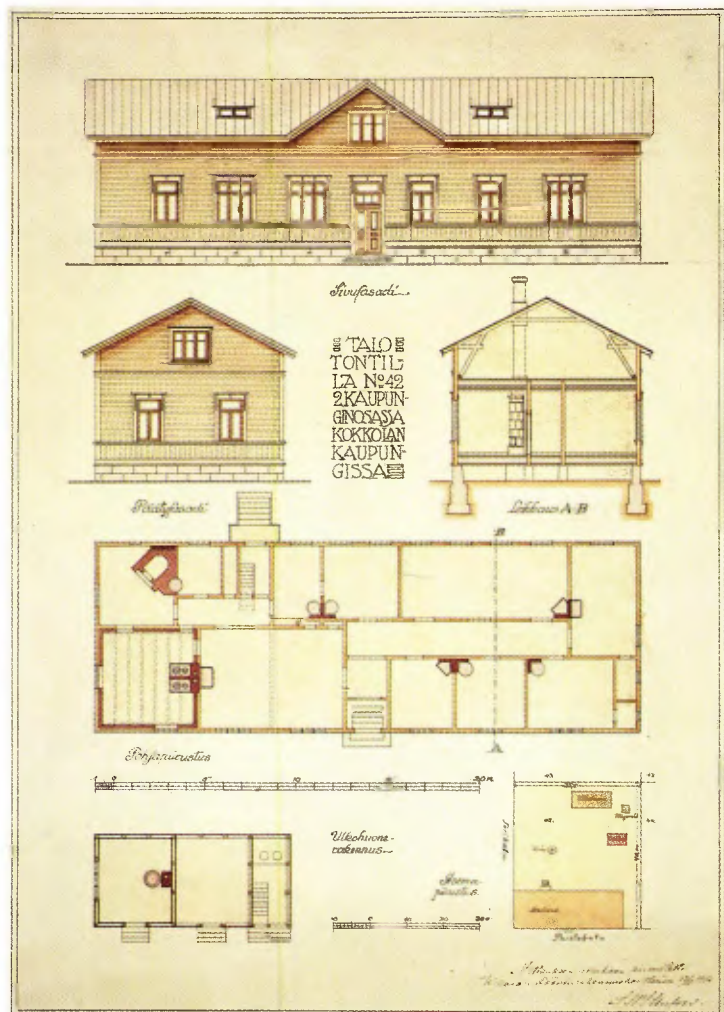
TURPEINEN, O. De finländska städernas folkmängd 1727—1810, *Historisk Tidskrift för Finland*. 1970.

WIIRILINNA, A. — JÄRVI, M. Kokkolan kaupunginvaltuusto 1879—1979. 1979.

PHOTOGRAPHS

Vi neristassbor R.F.-society's photo archives. Kokkola.

RAKENNUSPIIRUSTUKSIA — BYGGNADSRITNINGAR — DRAFTS OF BUILDINGS



1) A. Stenforsin piirros Kokkolan posti- ja lennätinkonttoriksi Tori- ja Puistokatu-
jen kulmaan vuodelta 1916 (VA 811/10, kuv. J. Kalervo).

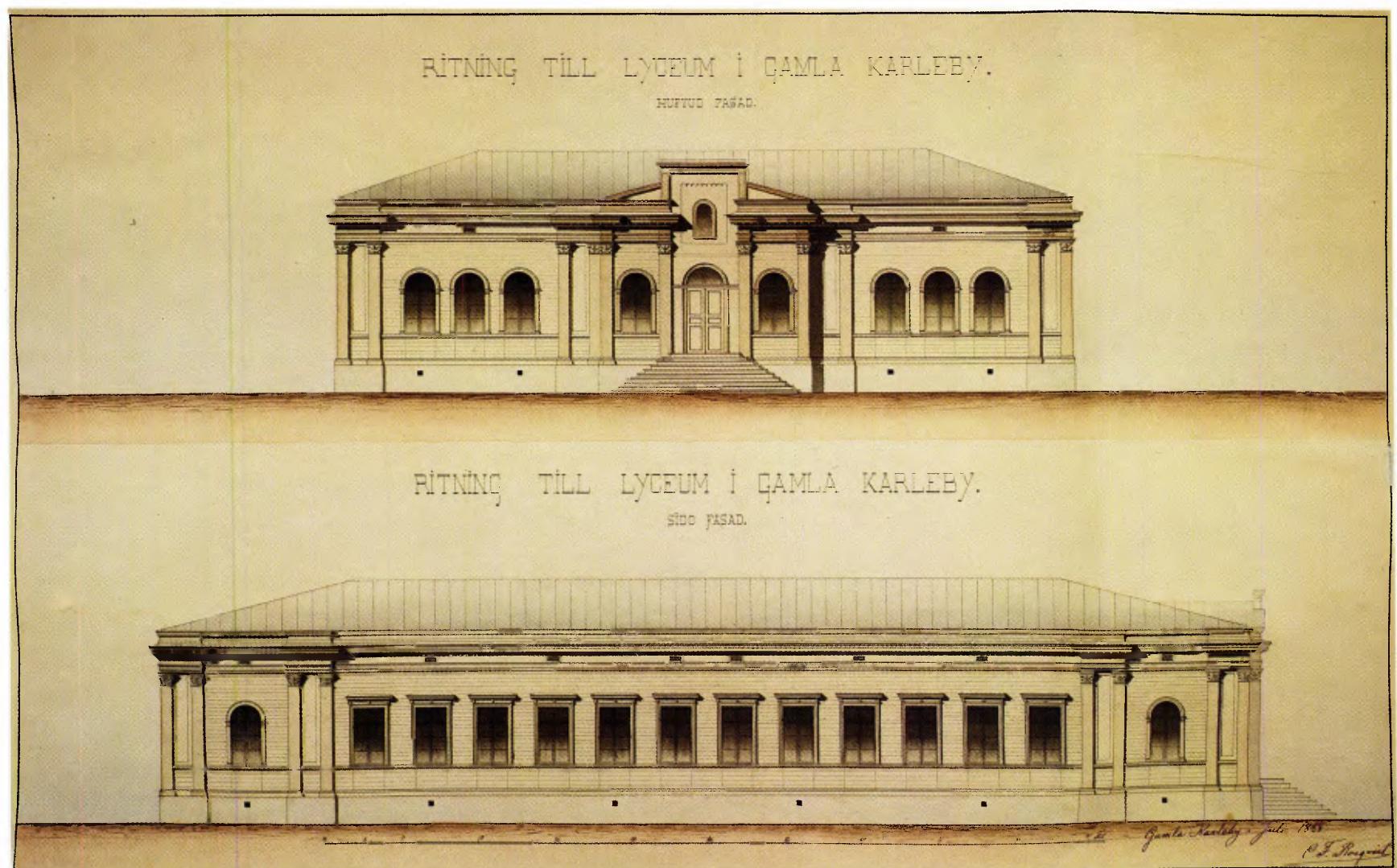
1. A Stenfors ritningar till post och telekontor i hörnet av Torg- och Parkgatan 1916.
(RA 811/10, foto J. Kalervo).

1. A. Stenfors' 1916 draft of Kokkola's Post and Telegraph Office at the corner
of Torikatu and Puistokatu streets (SA 811/10, photo by J. Kalervo).

2) C.F. Rosqvistin piirros Kokkolan lyseotaloksi vuodelta 1888. Ylempänä kuvassa
pääfasadi, alempana sivufasadi (VA 810/8, kuv. J. Kalervo).

2. C.F. Rosqvists ritningar till lyceum in Gamlakarleby 1888. Fasaden uppe på bil-
den och ena gaveln nedanför. (RA 810/8, foto J. Kalervo).

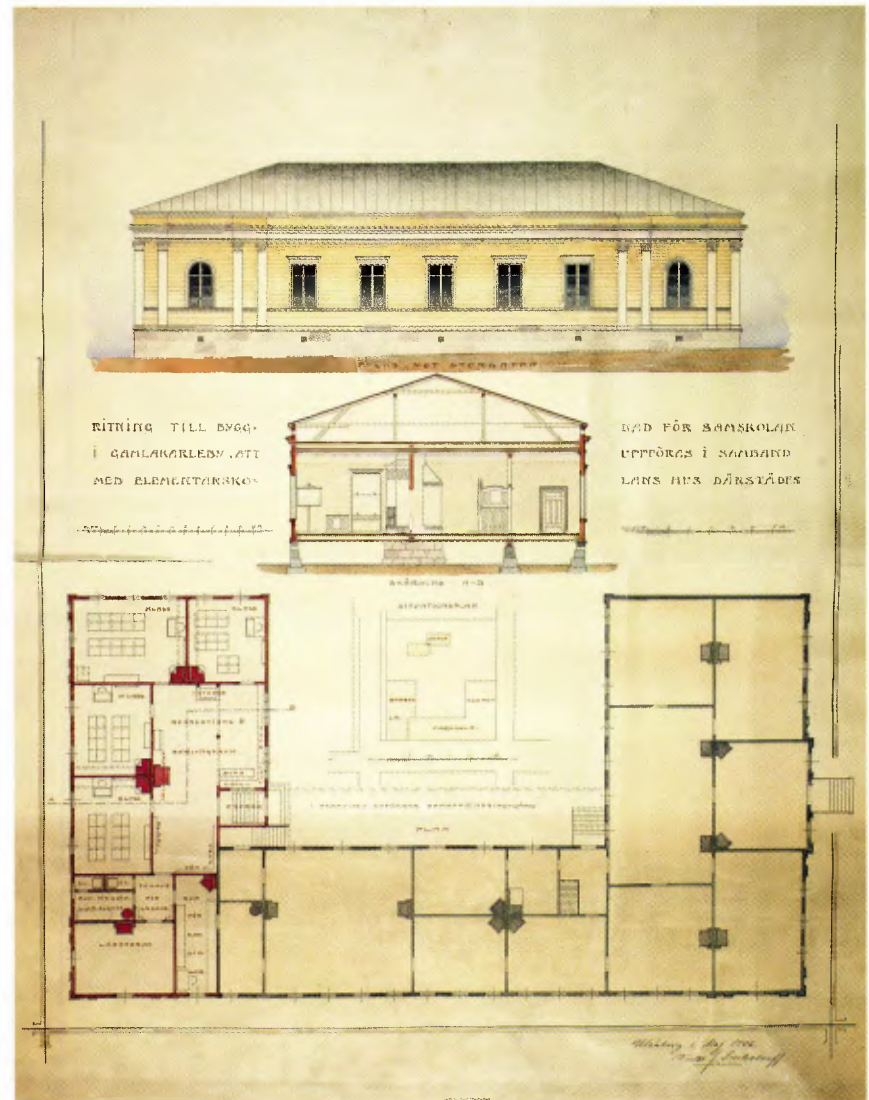
2. C.F. Rosqvist's 1888 draft of the Kokkola Lyceum. The principal facade is depicted
in the upper part of the photo, the minor facade is below (SA 810/8, photo by J.
Kalervo).



3) Viktor J. Sucksdorffin piirros alkeiskoulun yhteyteen rakennettavaksi ruotsalaiseksi keskikouluksi vuodelta 1906 (VA 811/10, kuv. J. Kalervo).

3. Viktor J. Sucksdorffs ritningar till Svenska mellanskolans skolhus, som planerades invid elementarskolan. 1906. (RA 811/10, foto J. Kalervo).

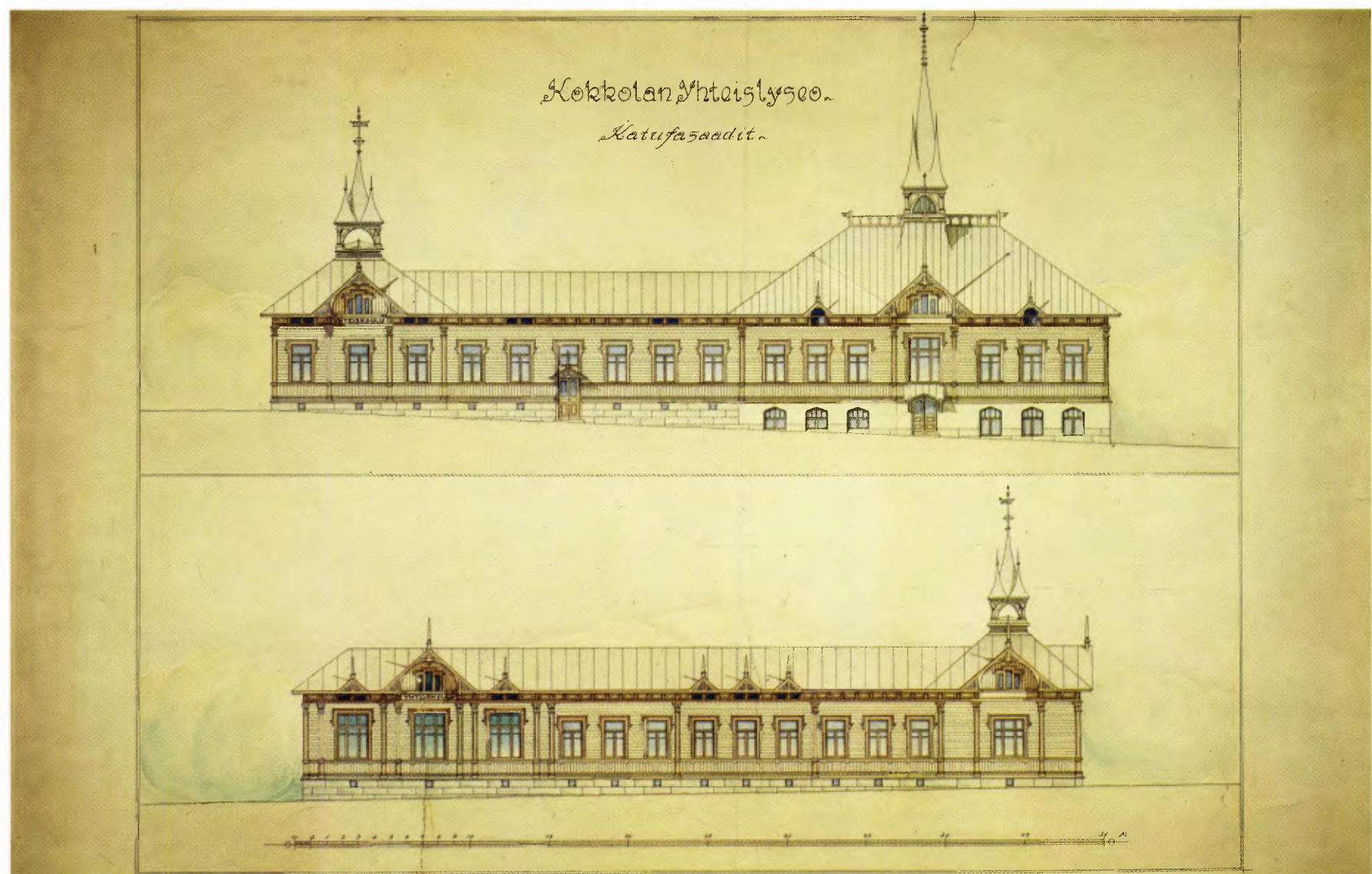
3. Viktor J. Sucksdorff's draft 1906 for the Swedish Middle School to be constructed in connection with the elementary school (SA 811/10, photo by J. Kalervo).



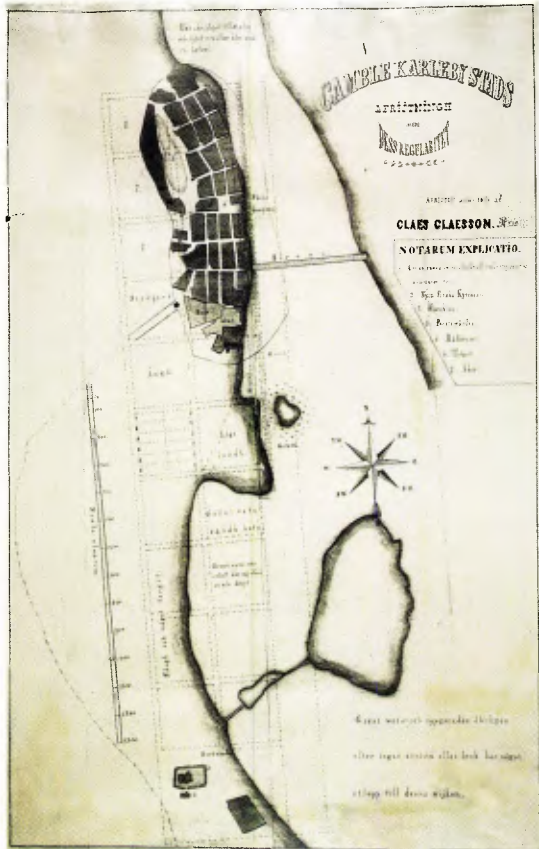
4) Kokkolan suomalainen yhteislyseo, joka rakennettiin vuosina 1899—1900 (VA 811/10, kuv. J. Kalervo).

4. Gamlakarleby finska lyceum, som byggdes under åren 1899—1900 (RA 811/10, foto J. Kalervo).

4. Kokkola's Finnish Lyceum from the year 1900 (SA 811/10, photo by J. Kalervo).



ASEMAKAAVOJA — STADSPLANER — TOWN PLANS



1) Claes Claessonin suunnitelma Kokkolan asema-
kaavaksi vuodelta 1651 (Kokkola 6/2D 28/7. VA 810/8, kuv. J. Kalervo).

1. Claes Claessons stadsplan över Gamlakarleby
1651. (RA 810/8, foto J. Kalervo).
Gamlakarleby 6/2 D 28/7

1. Claes Claesson's 1651 draft of Kokkola's town
plan (Kokkola 6/2D 28/7. SA 810/8, photo by J.
Kalervo).



2) Jacob Ernst Dahnin piirtämä, v. 1799 vahvistettu Kokko-
lan asemaakaava (Kokkola 1/2D 28/7. VA 810/8, kuv. J. Ka-
lervo).

2. Jacob Ernst Dahns stadsplan över Gamlakarleby, fastställd
1799. Gamlakarleby 1/2 D. (RA 810/8, foto J. Kalervo).

2. Jacob Ernst Dahn's draft of Kokkola's town plan; it was
ratified in 1799 (Kokkola 1/2D 28/7. SA 810/8, photo by J.
Kalervo).

3) Kokkolan asemaakaava vuodelta 1864. Vuoden 1860
tulipalossa tuhoutuneet ja sen jälkeen uudelleen järjes-
tetyt korttelit on kuvattu keltaisella (SM Kokkola 4, 55
M 4/4. VA 810/8, kuv. J. Kalervo).

3. Stadsplanen över Gamlakarleby 1864. De kvarter som
förstördes i branden 1860 och som därefter indelades
på nytt är utmärkta med gult. SM Gamlakarleby 4,55
M 4/4. (RA 810/8, foto J. Kalervo).

3. Kokkola's town plan, 1864. The quarters destroyed
by the fire of 1860 and thereafter rearranged are desig-
nated by yellow (SM Kokkola 4, 55 M 4/4. SA 810/8,
photo by J. Kalervo).

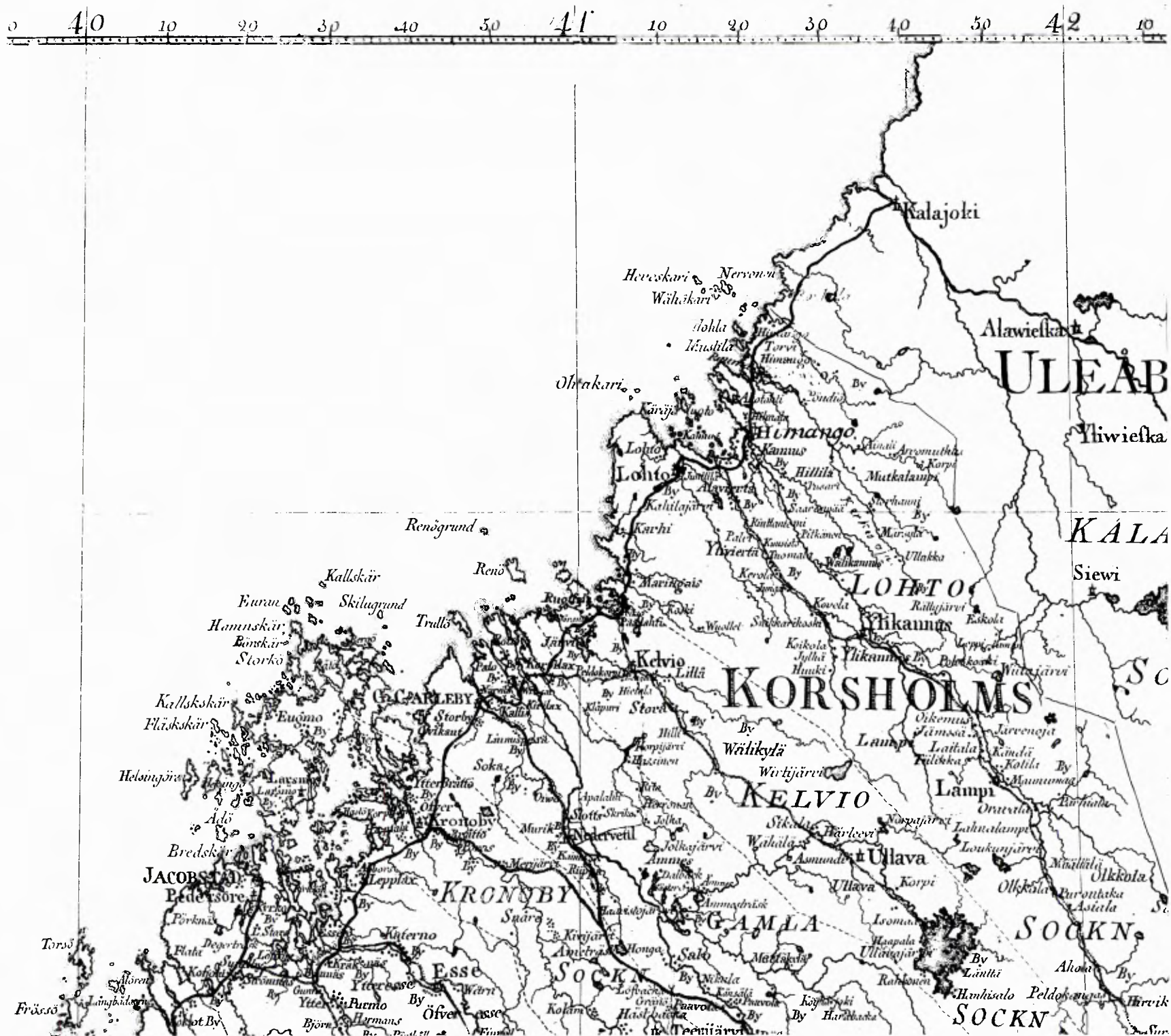


4) Kokkolan vuodelle 1896 vahvistettu asemaakaava, piirtänyt I. Ami-
noff v. 1886 (Kokkolan kaupungin mittausosaston kartta-arkisto).

4. Stadsplanen över Gamlakarleby 1896. Av I. Aminoff 1886 (Gamlakarleby Lantmäteri-
byrås arkiv).

4. Kokkola's town plan, 1896; Aminoff's 1886 draft (Kokkola City Sur-
vey Department, Map Archive).

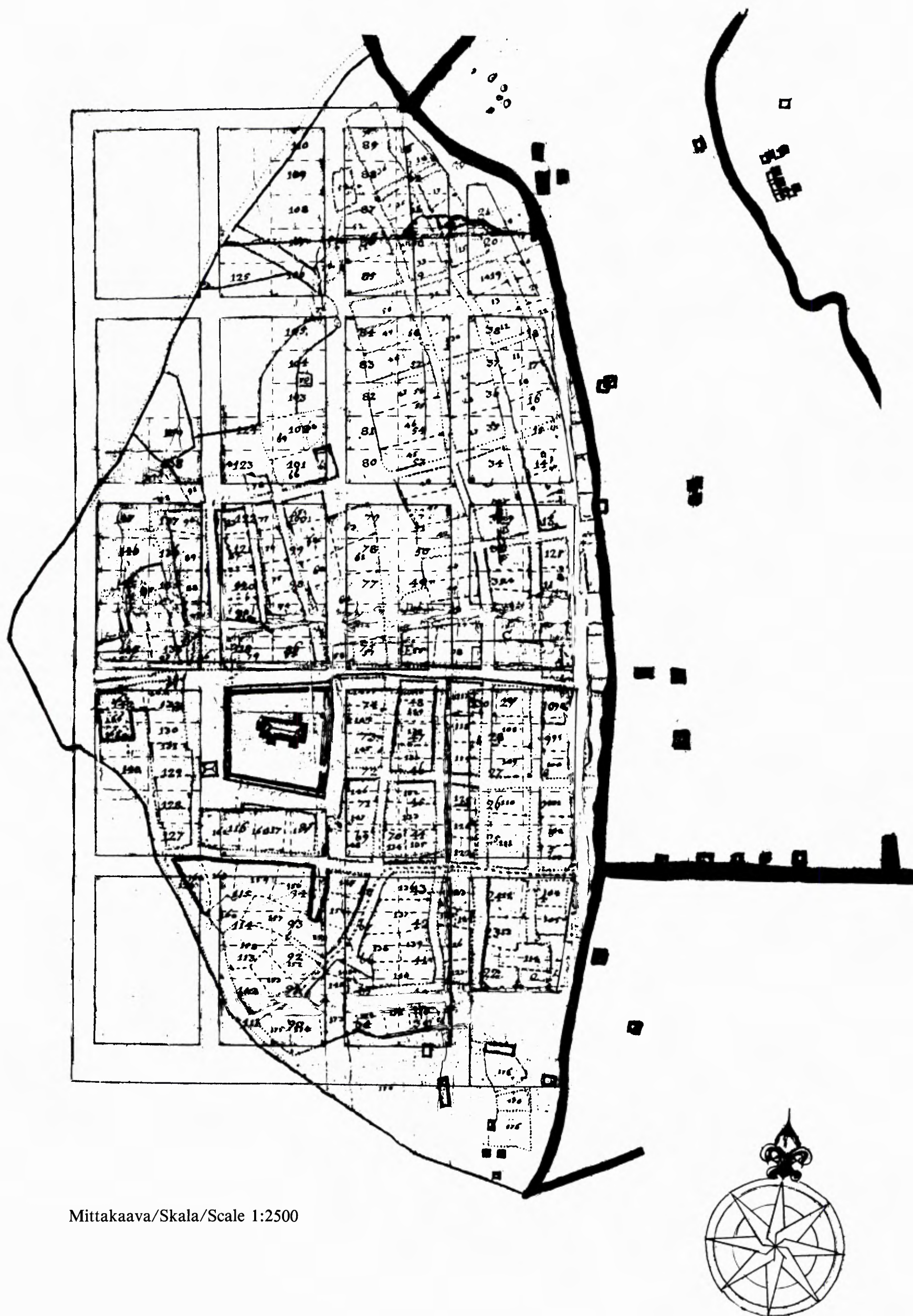




Kartta 2. Kokkolan sijainti. Kartta vuodelta 1798. (VA, yleiskartat 132—133). Verrattaessa rantaviivaa ja saaria karttaan 1 havaitaan, miten merkittävä maan kohoaminen puolentoista vuosisadan aikana oli tapahtunut.

Karta 2. Gamlakarleby och dess läge. Karta från 1798. (RA, generalkartorna 132—133). Vid en jämförelse av kustlinjen och öarna på karta 1 ser man hur stor landhöjningen var under de 150 år som skiljer kartorna.

Map 2. The location of Kokkola. Map from the year 1798 (SA, general maps 132—133). If the shoreline and islands are compared with those on map 1 we can see how significant the land upheaval has been over a period of one hundred and fifty years.



Mittakaava/Skala/Scale 1:2500

Kartta 3. Kokkola ennen vuoden 1664 tulipaloa (heikommat viivat) ja sille tulipalon jälkeen v. 1665 vahvistettu asemakaava. Kumpikin kartta Johan Persson Gäddan piirtämä (Kokkolan kaupungin arkisto ja Maanmittaushallituksen arkisto).

Karta 3. Gamlakarleby före branden 1664 (de svagare linjerna) och den stadsplan som stadfästes 1665. Bägge kartorna är ritade av Johan Persson Gädda (Gamlakarleby stadsarkiv och Lantmäteristyrelsens arkiv).

Map 3. Kokkola before the fire in the year 1664 (weaker lines), and the town plan adapted after the year 1665. Both maps drawn by Johan Persson Gädda (Municipal archives of the City of Kokkola and National Survey Board Archives).

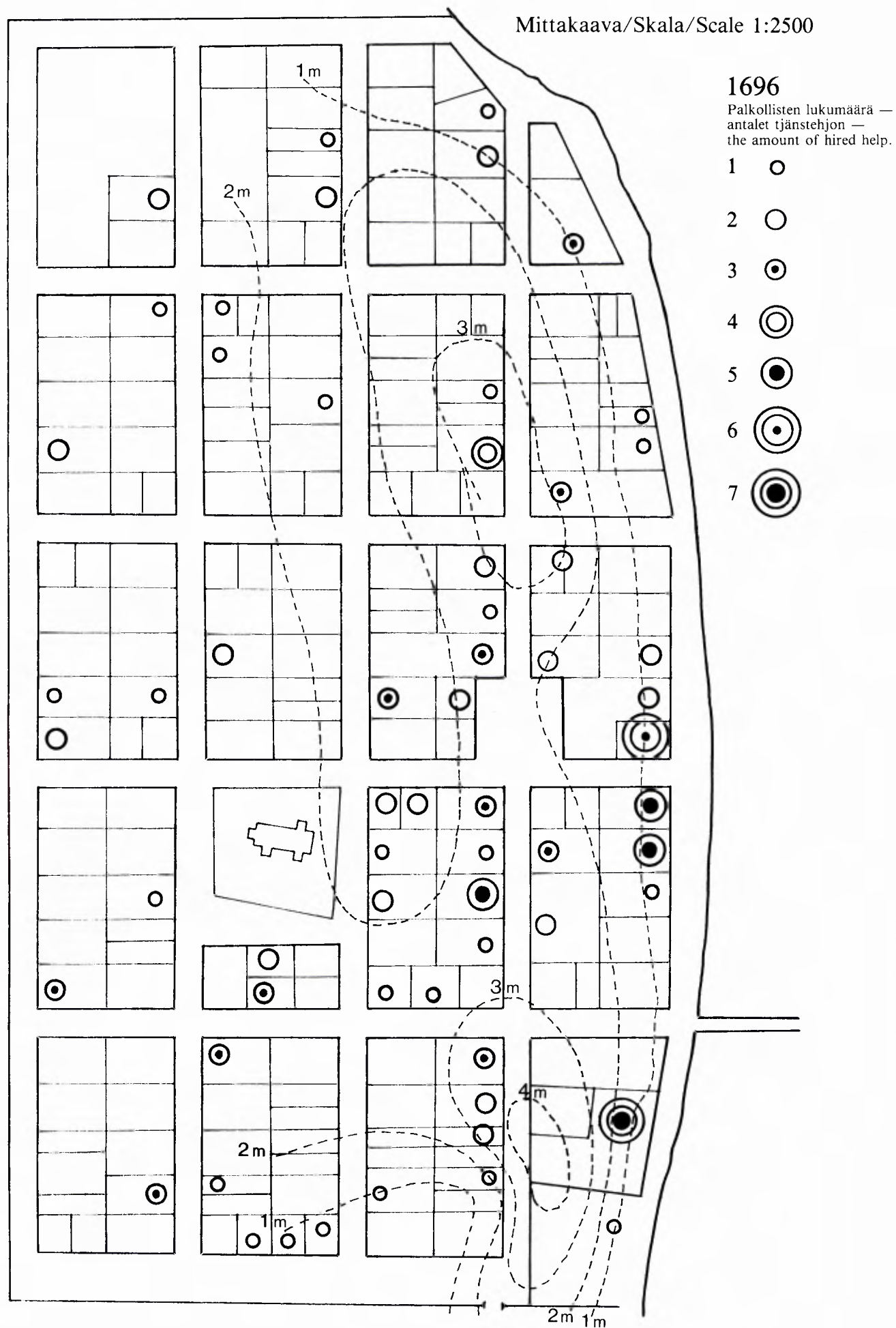
Mittakaava/Skala/Scale 1:5000



Kartta 4. Kokkolan pellot ja niityt v. 1653 (Rulle 25.3. VA).

Karta 4. Gamlakarleby's åkrar och ängar 1653 (Rulle 25.3 RA).

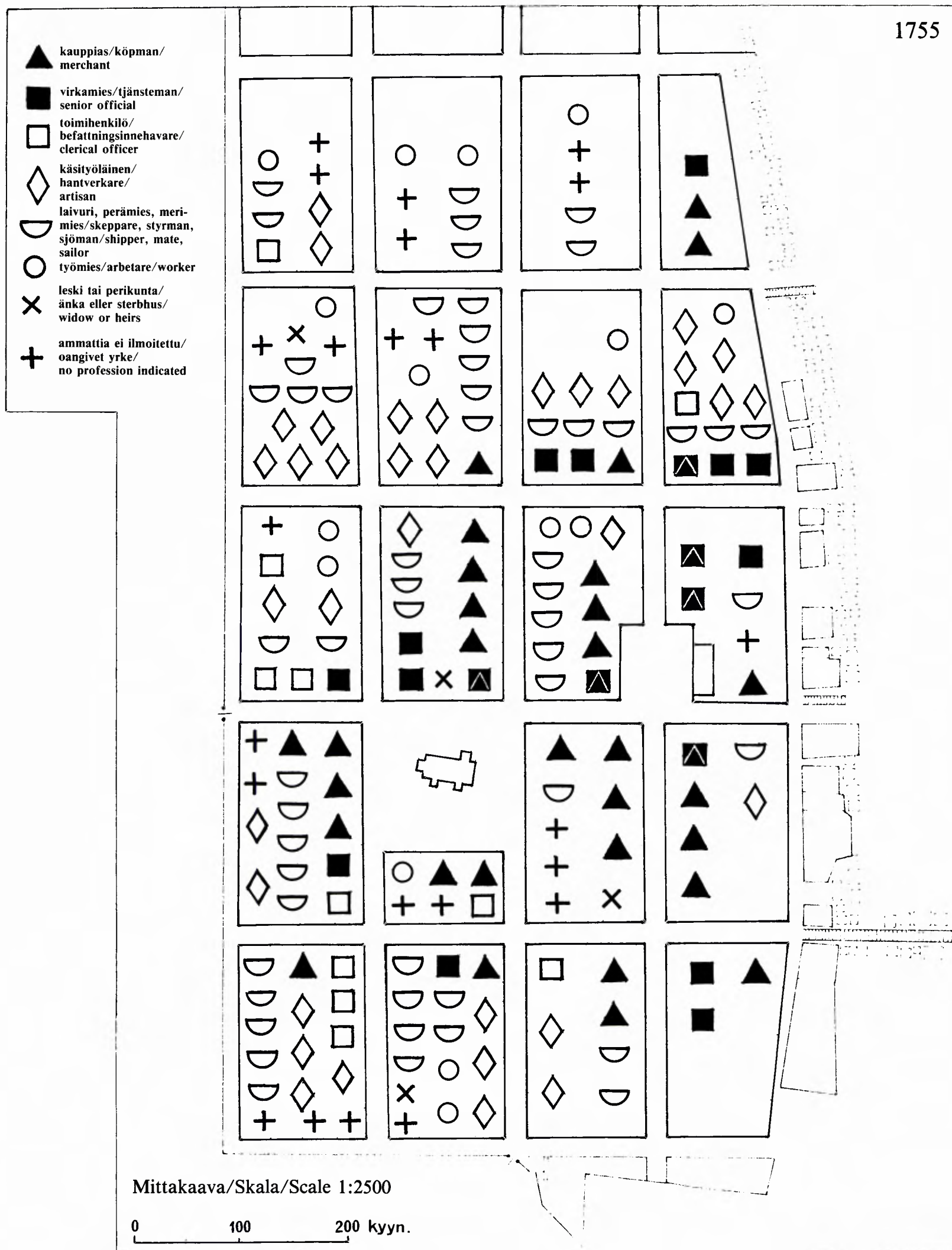
Map 4. The fields and meadows of Kokkola in 1653 (Role 25.3. SA).



Kartta 5. Palkollisia kunkin tontinomistajan palveluksessa v. 1696 (Kokkolan henkikirjat, VA 9212). Karttapohjan piirtämisestä ja talonmistajien sijoittamisesta siihen ks. lähdeviite 10. Karttapohjalle on piirretty 1600-luvun korkeuskäyrät. Lähteenä on F.E. Hellströmin lääketieteellinen väitöskirja *Undersökningar om det inflytande nivåförändringen i Bottniska viken utöfvat på Gamla Carleby stadsplans hygieniska förhållanden* (1895). Hellström on piirtänyt käyrät Claes Claessonin asemakaavasuunnitelmalle.

Karta 5. Antalet tjänstehjon hos varje tomtägare 1696 (Mantalslängden över Gamlakarleby, RA 9212). Om kartritningen och gårdsägarnas placering se not 10. På kartan har höjdkurvorna under 1600-talet ritats ut. Källan är F.E. Hellströms doktorsavhandling i medicin från år 1895, *Undersökningar om det inflytande nivåförändringen i Bottniska viken utöfvat på Gamla Carleby stadsplans hygieniska förhållanden*. Hellström har ritat ut kurvorna på Claes Claessons stadsplan.

Map 5. Hired help in the service of each lot owner in 1696 (Kokkola poll tax lists SA: 9212). On the drawing of the basis for the map and the location on it of lot owners, see reference 10. 17th century contours have been drawn on the map. The source is F.E. Hellström's medical thesis entitled »Undersökningar om det inflytande nivåförändringen i Bottniska viken utöfvat på Gamla Carleby stadsplans hygieniska förhållanden» (1895). Hellström drew the contours for the town plan of Claes Claesson.



Kartta 6. Ammattiryhmät kortteleittain vuoden 1755 henkikirjan mukaan. Varhaisemmin ei henkikirjoihin ole ammatteja riittävän tarkasti merkitty. Rakentamatta jätetyn korttelin keskellä kirkko, torin varrella raatihuone (Kokkolan henkikirjat, VA 9401).

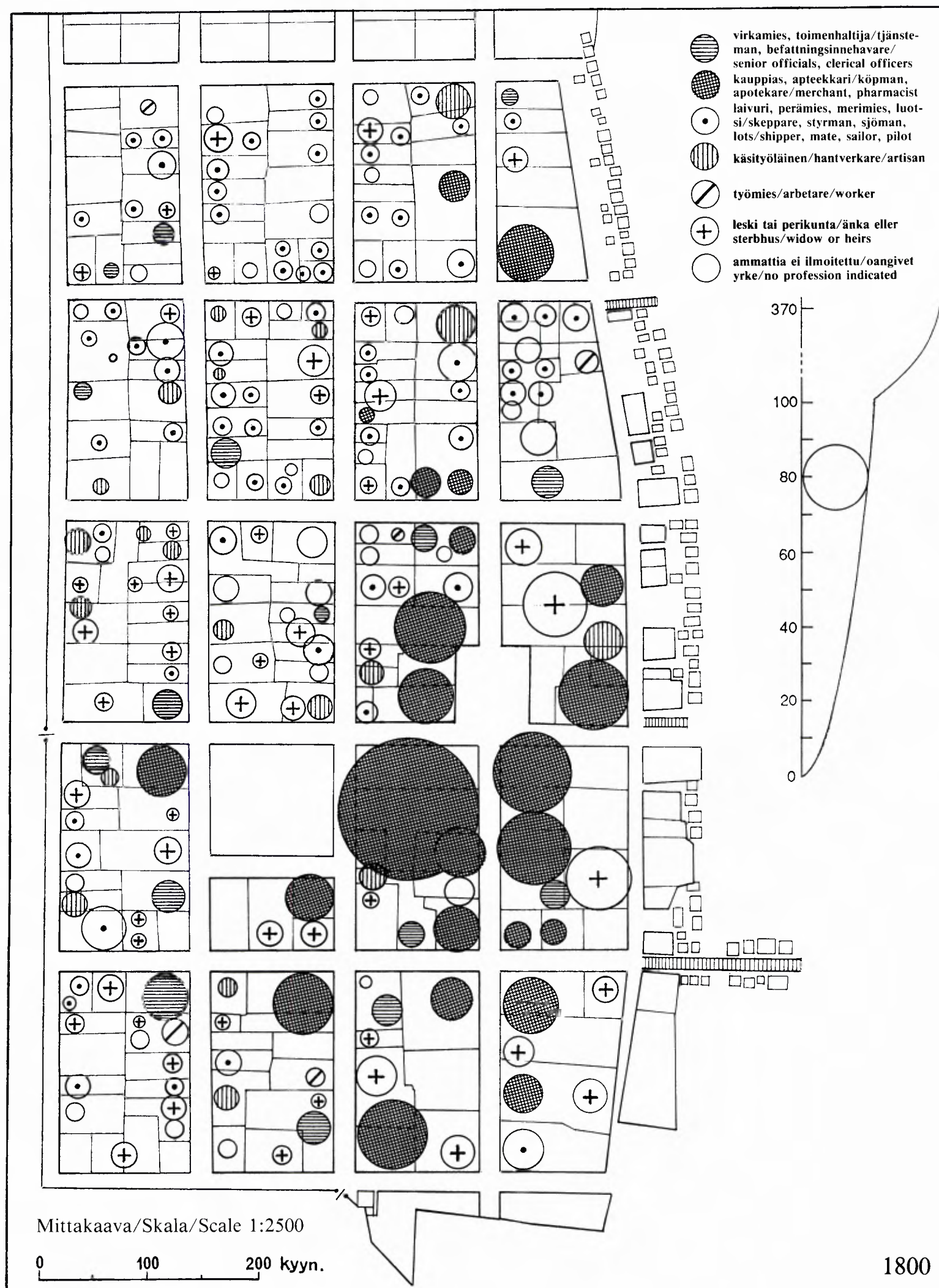
(Huom! neliön päälle piirretty kolmio tarkoittaa raatimiestä, joka harjoitti kauppaa, mutta oli samalla virkamies)

Karta 6. De olika yrkesgrupperna kvartersvis enligt mantalslängden 1755. Därinnan angavs yrkestillhörigheten endast sporadiskt i mantalslängderna. Mitt i det obebyggda kvarteret ligger kyrkan och vid torget står rådhuset. (Mantalslängden, RA 9401).

(Med triangel över en kvadrat avses rådmän som drev handel men som samtidigt var tjänsteman)

Map 6. Professional groups by block according to the 1755 poll tax lists. Professions were previously not indicated with sufficient accuracy. In the middle of a block with no buildings is the church, at the edge of the market square is the town hall (Poll tax lists SA:9401).

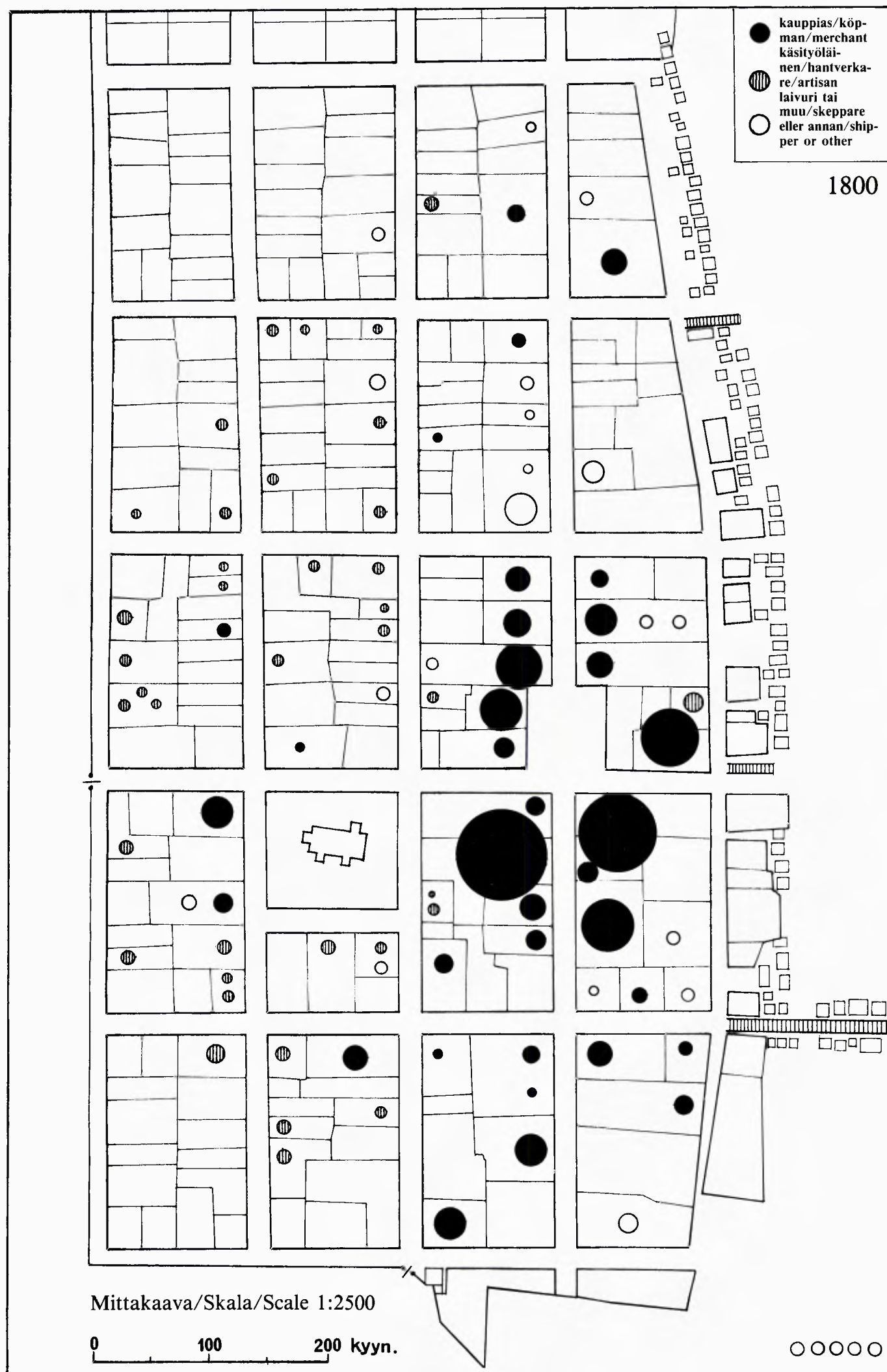
(A triangle drawn on a square indicates a municipal judge who engages in commerce but is also an official.)



Kartta 7. Kokkolalaisten varallisuus v. 1800. Ympyröiden pinta-alat suhteelliset omaisuuden arvoon. Varallisuusveroluettelot, Vaasan läänin maaherran kirjeet Kuninkaalliselle Majesteetille (Mf 75, VA; alkuperäinen Ruotsin valtakunnanarkistossa). Karttapohjana pääasiassa J. E. Dahnin v. 1799 piirtämä asemakaava (VA 1/2 D 28/7). Verovelvollisten sijoittamisessa kartalle on käytetty apuna henkikirjoja (VA 9612, 9624).

Karta 7. Gamlakarlebyborna enligt förmögenhet år 1800. Cirklarnas storlek står i proportion till förmögenheten. Förmögenhetsuppskattningen i Vasa län landshövdingens brev till Kungl. Maj:t nr 108 (mikrofilm nr 75 RA; originalet finns på Riksarkivet i Stockholm. Kartan grundar sig i huvudsak på J. E. Dahns stadsplan från 1799 (RA 1/2 D 28/7). Mantalslängderna har varit till hjälp vid de skattskyldigas placering på kartan (RA 9612, 9624).

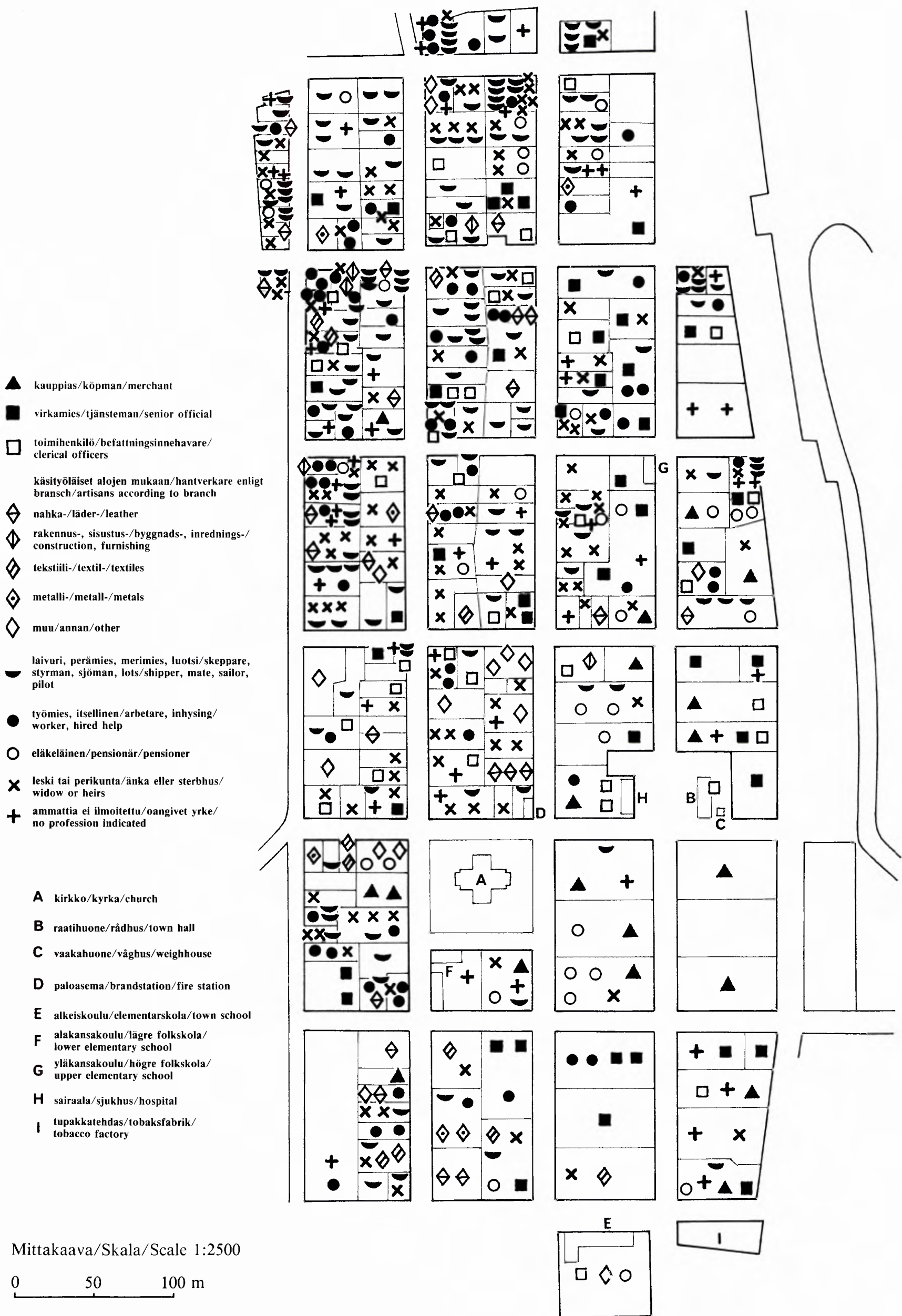
Map 7. The wealth of the inhabitants of Kokkola in 1800. The surfaces of the circles are relative with respect to the value of the property. The lists of property tax from letters by the Governor of Vaasa Province to His Royal Majesty (microfilm 75 SA; original in the Swedish state archives). The basis for the map is primarily the town plan drawn by J. E. Dahn in 1799 (SA 1/2 D 28/7). Poll tax lists (SA 9612, 9624) provided the information for the location of those liable to taxation on the map.



Kartta 8. Pormestarinvaalissa äänioikeutetut v. 1806. Ympyröiden pinta-alat suhteelliset äänimääriin, jotka puolestaan määräytyivät arvioitujen tulojen tai liikevaihdon mukaan. Oikeaan alakulmaan merkitty ne porvarit, joita ei ole voitu sijoittaa kartalle. (Vaasan läänin maaherran kirjeet Kuninkaalliselle Majesteetille 34, mf 71, VA, alkuperäinen Ruotsin valtakunnanarkistossa). Karttapohjana em. Dahnin asemakaava.

Karta 8. De röstberättigade i borgmästarvalet 1806. Cirklarnas storlek står i proportion till antalet röster, som bestämdes enligt beräknad inkomst eller omsättning. I det nedre högra hörnet har de borgare som inte kunnat placeras på kartan märkts ut (Vasa läns landshövdingens brev till Kungl. Maj:t nr 34, mikrofilm nr 71 RA, originalet finns på Riksarkivet i Stockholm). Kartan grundar sig på ovan nämnda Dahns stadsplan.

Map 8. Those entitled to vote in the mayoral elections of 1806. The surfaces of the circles are proportional to the numbers of votes which, in turn, were determined by the estimated amount of income or turnover. Indicated in the right lower corner are the burghers who could not be located on the map (Letters by the Governor of Vaasa Province to His Royal Majesty 34. Microfilm 71/in SA, original in the Swedish state archives). The basis for the map is the above mentioned town plan by Dahn.

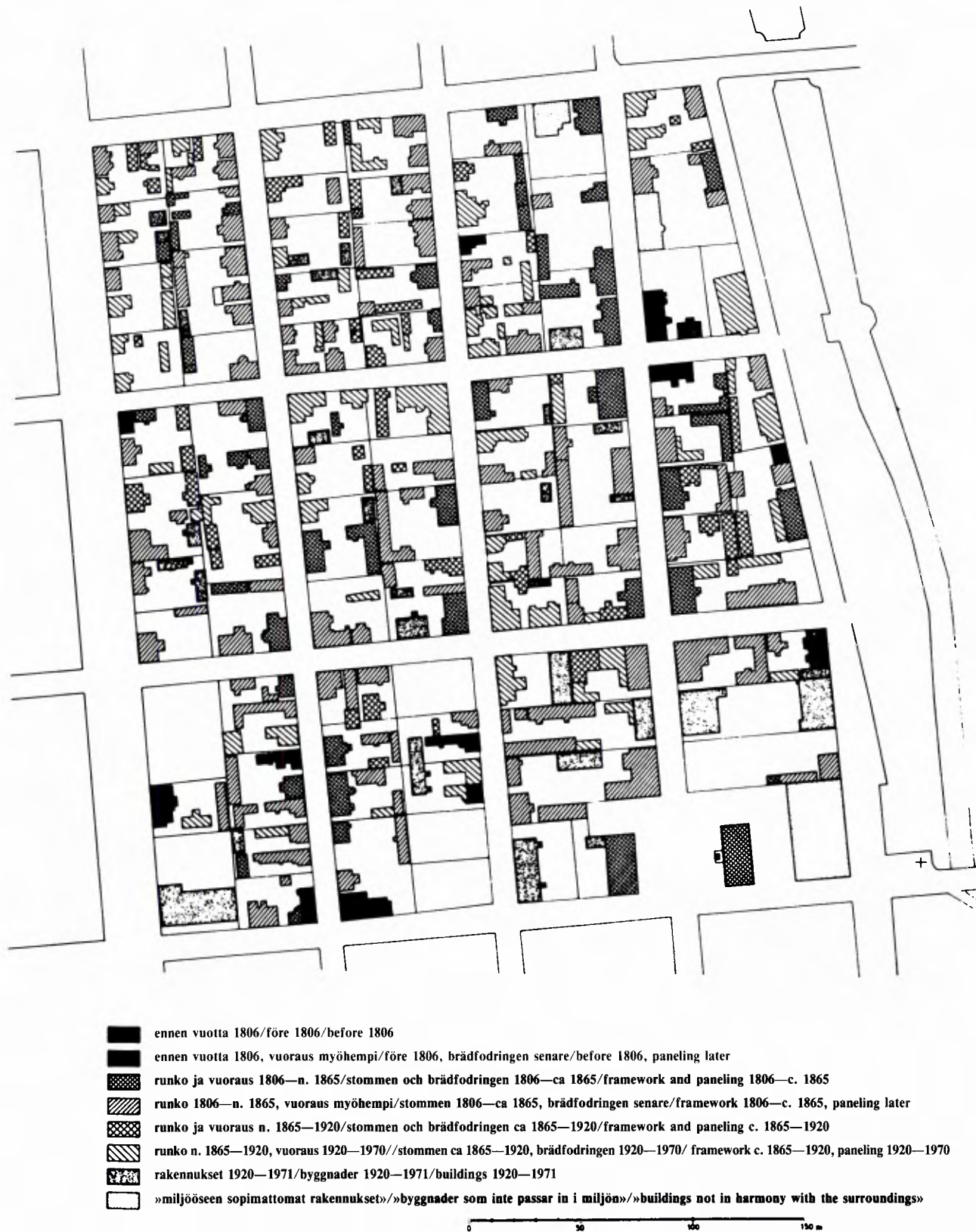


Kartta 9. Ammattienharjoittajat tonteittain v. 1882. Henkikirjojen mukaan (VA 128). Karttapohjana käytetty Ivar Aminoffin v. 1886 piirtämää asemakaavaa (Kokkolan kaupunginarkisto).

Karta 9. Yrkesutövarna tomtvis år 1882 enligt mantalslängden (RA 128). Kartan grundar sig på Ivar Aminoffs stadsplan från 1886 (Gamlakarleby stadsarkiv).

Map 9. Those engaged in professions by lot in 1882. According to poll tax lists (SA 128). The town plan drawn by Ivar Aminoff in 1886 was used as the basis for the map (Municipal archives of the City of Kokkola).

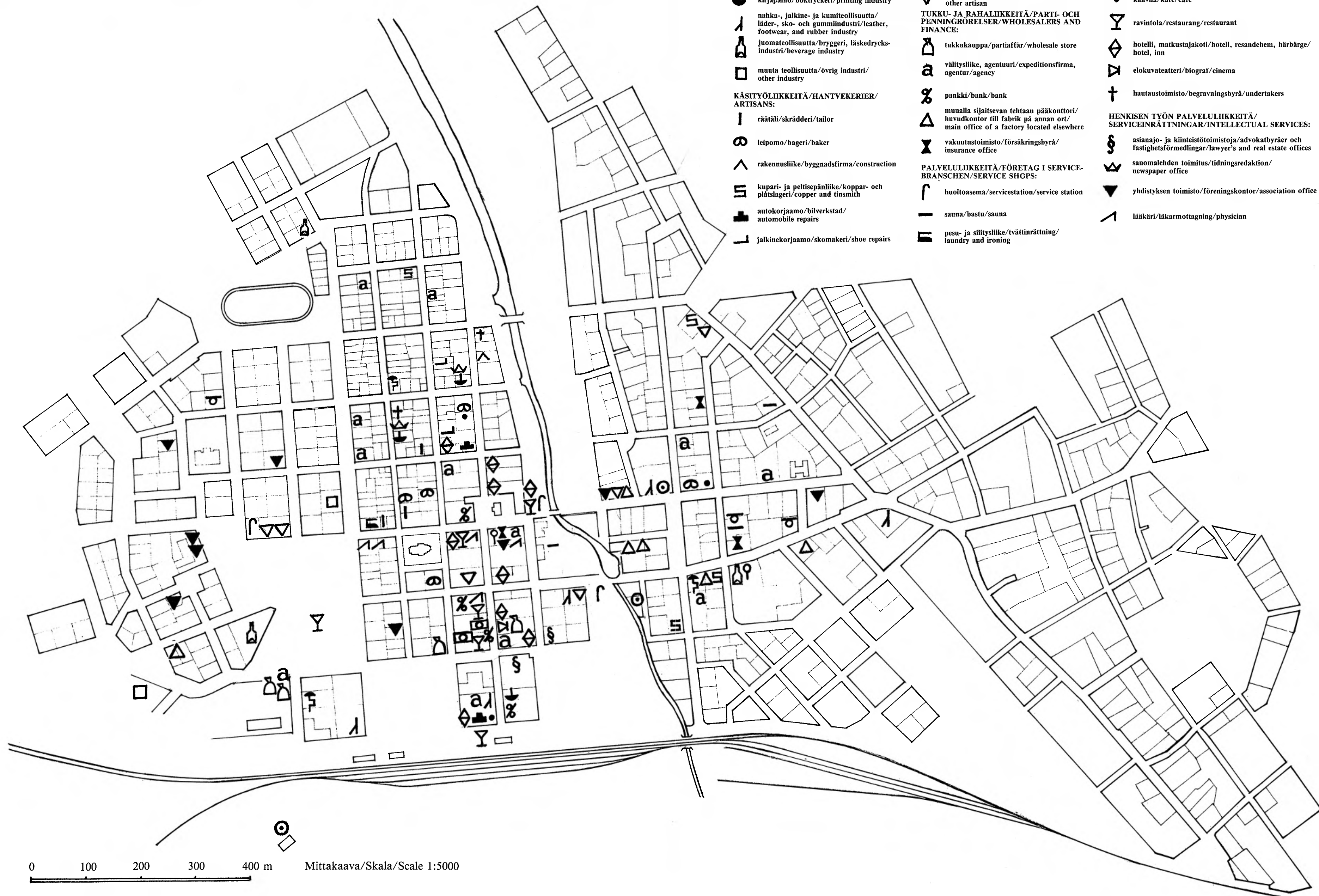
Mittakaava/Skala/Scale 1:2500



Kartta 13. Kantakaupungin pohjoisosan rakennusten ikä v. 1971 (Kokkola: Ruutukaava-alueen inventointi 1971. Museo-
virasto, rakennushistorian osasto, 1972).

Karta 13. De olika byggnadernas ålder i stadskärnans norra del 1971. (Gamlakarleby: Inventeringen av det rutmönstra-
de området 1971. Museiverket, byggnadshistoriska avdelningen 1972).

Map 13. The age of the buildings in the northern part of the town center in 1971. (Kokkola: Inventory of the chessboard-
pattern zone 1971. Museum Bureau, Department of Building History, 1972).



TEHTAITA/FABRIKER/FACTORIES:

- elintarviketeollisuutta/livsmedelsindustri/food industry
- kirjapaino/boktryckeri/printing industry
- nahka-, jalkine- ja kumiteollisuutta/läder-, sko- och gummiindustri/leather, footwear, and rubber industry
- juomateollisuutta/bryggeri, läskedrycksindustri/beverage industry
- muuta teollisuutta/övrig industri/other industry

KÄSITYÖLIHKEITÄ/HANTVEKERIER/ARTISANS:

- räättäili/skrädderi/tailor
- leipomo/bageri/baker
- rakennusliike/byggnadsfirma/construction
- kupari- ja peltiseppäliike/koppar- och plåtslageri/copper and tinsmith
- autokorjaamo/bilverkstad/automobile repairs
- jalkinekorjaamo/skomakeri/shoe repairs

- puuseppäliike/snickerverkstad/carpenter
- valokuvaamo/fotoaffär/photographer
- muu käsityöliike/övriga hantverkerier/other artisan
- tukkukauppa/partiaffär/wholesale store
- välitysliike, agentuuri/expeditionsfirma, agentur/agency
- pankki/bank/bank
- muualla sijaitsevan tehtaan pääkonttori/huvudkontor till fabrik på annan ort/main office of a factory located elsewhere
- vakuutuslaitos/försäkringsbyrå/insurance office

TUKKU- JA RAHALIIKKEITÄ/PARTI- OCH PENNINGRÖRELSE/WHOLESALE AND FINANCE:

- huoltoasema/servicestation/service station
- sauna/bastu/sauna
- pesu- ja silitysliike/tvättinrättning/laundry and ironing

PALVELULIIKKEITÄ/FÖRETAG I SERVICEBRANSCHEN/SERVICE SHOPS:

- huoltoasema/servicestation/service station
- sauna/bastu/sauna
- pesu- ja silitysliike/tvättinrättning/laundry and ironing

- kuljetusliike/transportfirma/transport business
- parturi, kampaamo/raksalong, frisersalong/barber, hairdresser's
- kahvila/kafé/café
- ravintola/restaurang/restaurant
- hotelli, matkustajakoti/hotell, resandehem, härbärge/hotel, inn
- elokuvateatteri/biograf/cinema
- hautauslaitos/begravningsbyrå/undertakers

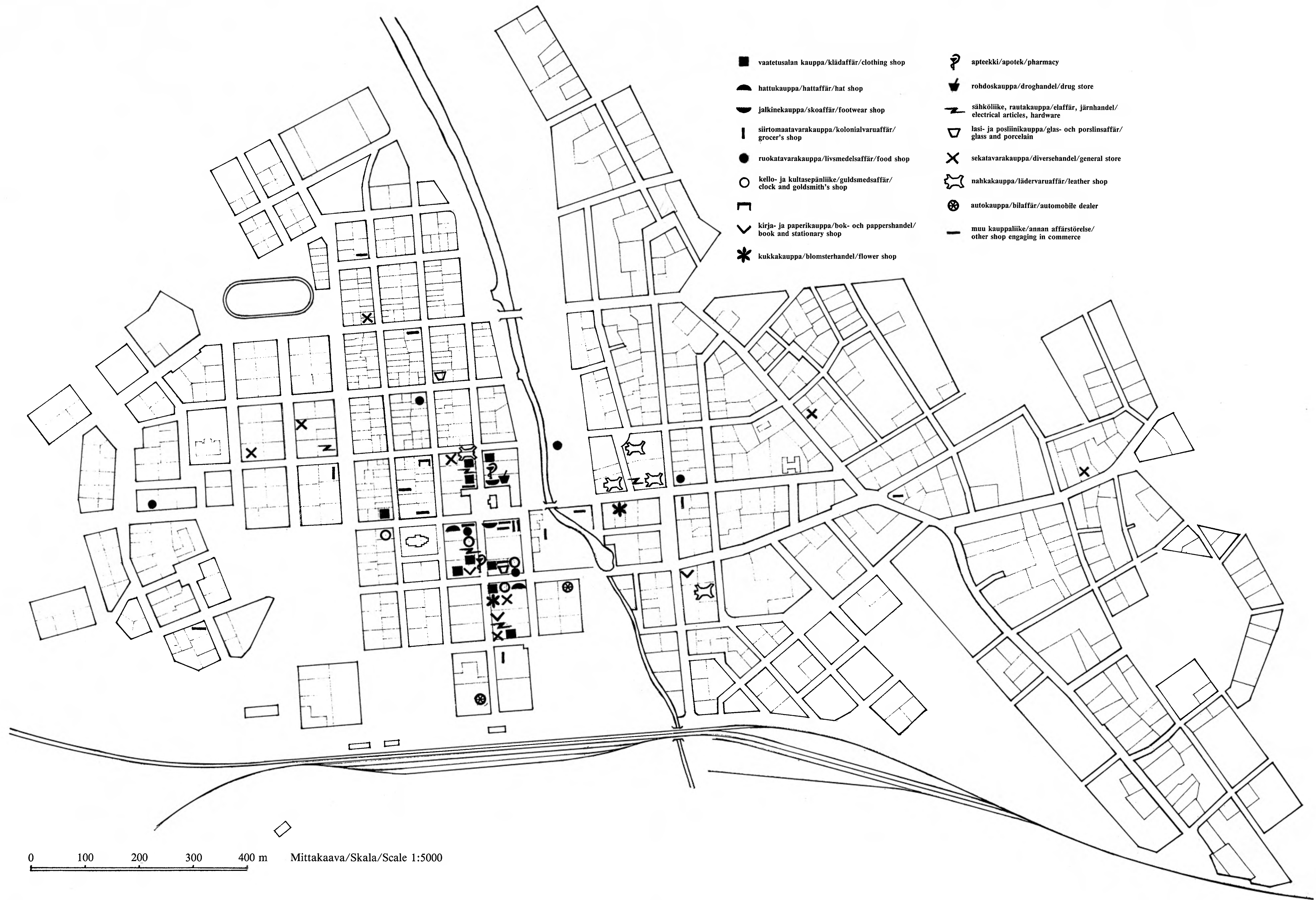
HENKISEN TYÖN PALVELULIIKKEITÄ/SERVICEINRÄTTNINGAR/INTELLECTUAL SERVICES:

- asianajaja- ja kiinteistötoimisto/advokatbyråer och fastighetsförmedlingar/lawyer's and real estate offices
- sanomalehden toimitus/tidningsredaktion/newspaper office
- yhdistyksen toimisto/föreningskontor/association office
- lääkäri/läkarmottagning/physician

Kartta 10. Yritykset v. 1938 vähittäiskauppoja lukuun ottamatta. Päälähteenä puhelinluettelot, joita on täydennetty henkikirjojen tiedoilla. Karttapohjana vuoden 1932 asemakaava (VA Kokkola 9 2D 19/3). Tällaista karttaa ei ole voitu piirtää varhaisemmalta ajalta, koska Kokkolasta ei ole osoitekalentereja ja koska varhaisempiin puhelinluetteloihin on oitettu vain harvoja liikkeitä.

Karta 10. Företagen år 1938 med undantag av minuthandeln. Telefonkatalogerna som är huvudkälla har kompletterats med uppgifter ur mantalslängden. Kartan grundar sig på 1932 års stadsplan. (RA 9/2 D 19/3). En karta av detta slag hade inte varit möjlig tidigare eftersom det inte fanns något adressregister över Gamlakarleby och då de tidigaste telefonkatalogerna innefattade endast ett fåtal företag.

Map 10. Enterprises in 1938, with the exception of retail stores. The primary source has been telephone directories, supplemented with information from population registers. The basis of the map is the town plan of 1932 (SA Kokkola 9/2 D 19/3). It is not possible to draw a map from any earlier date since there was no list of the addresses in Kokkola and only a small number of shops is included in the earliest telephone directories.



Kartta 11. Vähittäiskaupat v. 1938. Lähde ja karttapohja kuten edellisessä kartassa.

Karta 11. Minuthandeln 1938. Källa och grund för kartan som ovan.

Map 11. Retail stores in 1938. Source and basis for the map as in the previous one.

